

Ufficio federale dell'aviazione civile .....

# Newsletter 02/2019

## Scuole di volo e aviazione leggera

.....



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

**Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL**  
**Office fédéral de l'aviation civile OFAC**  
**Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC**  
**Federal Office of Civil Aviation FOCA**

# A tutte le organizzazioni di addestramento

## Newsletter

Con la presente newsletter la sezione Scuole di volo e aviazione leggera dell'UFAC si rivolge alle scuole di volo, ai piloti e a tutti gli interessati per informarli su tematiche, attività, novità e sviluppi in ambito regolatorio. Se avete proposte in merito, scrivete a [sbfl@bazl.admin.ch](mailto:sbfl@bazl.admin.ch). La presente newsletter e altre informazioni sono disponibili sul nostro sito: [www.bazl.admin.ch/flight-school](http://www.bazl.admin.ch/flight-school)

## Organizzazione di formazione dichiarata (DTO): tutti i modelli online

Con la pubblicazione di un modello per il [rapporto annuale](#) e la checklist per la [revisione interna annuale](#), tutti i modelli di documenti per i DTO sono ora disponibili per il download sul nostro sito web.

## Materiale di prova per la radiotelefonia IFR

Dal 1° gennaio 2020, l'esame di radiotelefonia IFR si basa sul Jeppesen General Student Pilot Route Manual (GSPRM). I candidati devono portare con sé questo manuale all'esame.

## Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) — aeroplanes

L'EASA vuole ridurre il rischio di incidenti nel settore della «loss of control in flight», con una formazione incentrata su questo aspetto. Il cosiddetto «Upset Prevention and Recovery Training» (UPRT) si basa sui ben noti esercizi per «unusual attitudes» e sarà ulteriormente ampliato nelle aree MPL, CPL e ATPL e introdotto di recente per classi e abilitazioni per tipo. A partire dal 20 dicembre 2019 le formazioni devono includere l'UPRT (i corsi che iniziano prima di questa data devono essere completati entro il 20 dicembre 2021).<sup>1</sup>

La formazione è costituita da una parte «Basic UPRT», che comprende ulteriori teoria e pratica per MPL, CPL e ATPL (velocità dell'aria criticamente basse, atteggiamenti insoliti e spin avoidance).

---

<sup>1</sup> (EU) 2018/1974, ED Decision 2019/005/R e presentazioni EASA: UPRT Information Session

Un elemento supplementare è il corso indipendente ATO «Advanced UPRT», in cui gli studenti imparano a gestire gli upsets dinamici. Questo corso fa parte dei corsi integrati ATPL e MPL. Il corso è anche un prerequisito per:

- Single-pilot aeroplanes in multi-pilot operation;
- Single-pilot high-performance complex aeroplanes;
- Multi-pilot aeroplanes.

Basic UPRT	Advanced UPRT	Class/Type UPRT	Operator UPRT
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Per MPL, CPL, ATPL;</li> <li>• Attenzione: i corsi devono essere adattati e approvati dall'UFAC!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovo corso indipendente ATO, FCL.745.A;</li> <li>• ATPL, MPL e prerequisito per SP aeroplanes in multi-pilot operations, SP HP aeroplanes, MP aeroplanes;</li> <li>• FI-Training, FCL.915(e).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Per single-pilot (SP) complex aeroplanes, multi-pilot (MP) aeroplanes, FCL.725.A(c);</li> <li>• Attenzione: i corsi devono essere adattati e approvati dall'UFAC!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durante operator recurrent training, indipendente dall'ATO.</li> </ul>

Un aspetto essenziale di questo corso «Advanced UPRT» è quello di riconoscere lo choc iniziale («startle effect») e di essere in grado di reagire meglio ad esso («resilience»). Dal momento che questi esercizi potrebbero portare l'aereo in vite dopo lo stallo, gli istruttori di volo devono essere addestrati di conseguenza. Per questo c'è una formazione supplementare per istruttori, che è stata recentemente definita nella parte FCL.915(e) e include i recuperi da queste situazioni.

Il «class or type specific UPRT» è obbligatorio per i corsi ATO per le abilitazioni per single-pilot complex e multi-pilot aerei. Si riferisce al comportamento del modello specifico di aereo.

# Operazioni

## Regole per i voli specializzati non commerciali: NCO.SPEC

**Aerei ed elicotteri:** Che il pilota privato sia con il suo Robin oppure con il Twin Otter, si applica la parte NCO. Inoltre, in qualità di pilota in comando (PIC) deve riconoscere quando conformarsi alle regole supplementari. Questo è il caso delle operazioni di volo non commerciali e specializzate. Questo aspetto è disciplinato nella parte NCO sotto la voce NCO.SPEC.

### **Cosa sono esattamente le operazioni di volo specializzate?<sup>1</sup>**

In generale, il pilota riconosce che le regole per i voli specializzati si applicano quando, ad esempio, l'aeromobile viene utilizzato con una licenza di volo a bassa quota, quando vengono effettuate manovre anomale o quando sono necessarie attrezzature speciali. Anche quando le cose vengono lasciate cadere in volo, viene trasportato un carico esterno, oppure le persone lasciano o entrano nell'aeromobile in volo.

Alcuni esempi concreti che rientrano nella definizione di NCO.SPEC:

- Paracadutismo;
- Fotografia aerea, voli televisivi e cinematografici;
- Voli di calibrazione e di rilevamento;
- Esplosione di valanghe, carico esterno, operazioni con verricello;
- Acrobazia aerea, voli da competizione.

**Volo a vela e mongolfiere:** Queste regole si applicano anche al volo a vela e alle mongolfiere.<sup>2</sup> Si applicano il «[Sailplane Rule Book](#)» (dal 9 luglio 2019) e il «[Balloon Rule Book](#)» (dall'8 aprile 2019). Vale la pena ricordare che i voli di traino, i voli da competizione e le acrobazie aeree in ambito di volo a vela sono espressamente non definiti come operazioni di volo specializzato.

---

1 AMC1 NCO.SPEC.100, GM1 NCO.SPEC.100  
2 Per volo a vela SAO.OP.155, per mongolfiere BAO.OP.155

## Che cosa si deve considerare con questi voli specializzati non commerciali?

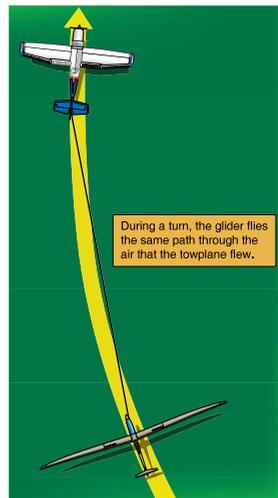
Un volo sotto NCO.SPEC comporta pericoli specifici. Questi pericoli devono essere riconosciuti e valutati dal pilota in comando (probabilità x gravità = rischio). Se, a discrezione del PIC, un'attività è particolarmente rischiosa, egli deve redigere un'adeguata lista di controllo per ridurre al minimo i rischi a un livello accettabile utilizzando misure mirate.<sup>1</sup>

## Iscrizioni nella licenza «sailplane towing rating»

Il «sailplane towing rating» si ottiene come pilota non appena il corso corrispondente è stato completato con successo in un DTO o ATO. Solo gli istruttori di volo che hanno questo rating nella loro licenza e hanno completato con successo una valutazione della competenza con un istruttore FI per il traino di alianti sono autorizzati a insegnare.<sup>2</sup>

## Estensione TMG per istruttori di volo a vela

Affinché un FI(S) sia in grado di insegnare su alianti a motore (TMG), devono essere soddisfatti alcuni requisiti: deve essere dimostrato un'esperienza di 30 ore su TMG come pilota in comando e deve essere effettuata un'ulteriore valutazione della competenza con un istruttore FI su un TMG.<sup>3</sup>



Aerotow climbing turns (FAA Glider Handbook, public domain)

1 Modello per la valutazione dei rischi: GM2 NCO.SPEC.105 Checklists; informazioni generali: [FAA Risk Management Handbook](#)

2 FCL.805 Sailplane towing and banner towing ratings e FCL.905.FI FI — Privileges and conditions

3 FCL.915.FI FI — Prerequisites

## Prescrizioni e sviluppi futuri

### Nuovo FCL per mongolfiere e alianti: Part-BFCL e Part-SFCL

Il «[Sailplane Rule Book](#)» (dal 9 luglio 2019) e il «[Balloon Rule Book](#)» (dall'8 aprile 2019) sono ora in vigore. Essi contengono tutte le regole per le mongolfiere e gli alianti. L'aeronavigabilità continua e la parte FCL saranno presto integrate in questi documenti.

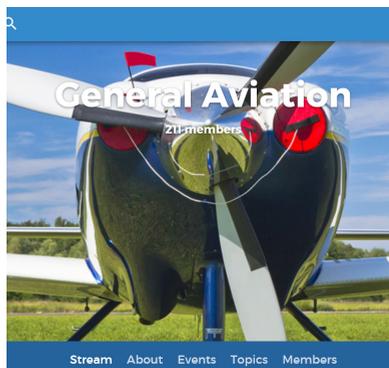
Non appena queste ultime parti (Part-BFCL e Part-SFCL) sono state trasferite nei due documenti, i contenuti corrispondenti per il ballooning e il volo a vela sono cancellati dalla parte FCL. Il 19 febbraio 2019 l'EASA ha pubblicato l'[Opinion No 01/2019\(B\)](#) e ha trasmesso il progetto di legge alla Commissione Europea. Tale modifica dovrebbe entrare in vigore nel primo trimestre del 2020.

### Modelli OMM e OM per le aziende aerostatici

Come già accennato nella [newsletter 01/2019](#), gli operatori commerciali di mongolfiere devono avere un OMM e un OM (entrambi combinabili in un unico manuale). La Federazione Svizzera dei Aerostazione ha pubblicato un modello per questi documenti e ulteriori informazioni sul sito web della [SBAV/FSA](#).

### Nuovo regolamento sul ripristino di class o type rating

Il contenuto dell'AMC1 FCL.740(b) è stato rivisto. È sempre compito dell'ATO, del DTO o dell'istruttore definire se e quanto addestramento è necessario per un ripristino. L'AMC sarà applicato al più tardi a partire dal mese di ottobre secondo la formulazione.



EASA GA-Community: Contatto diretto nel forum ufficiale

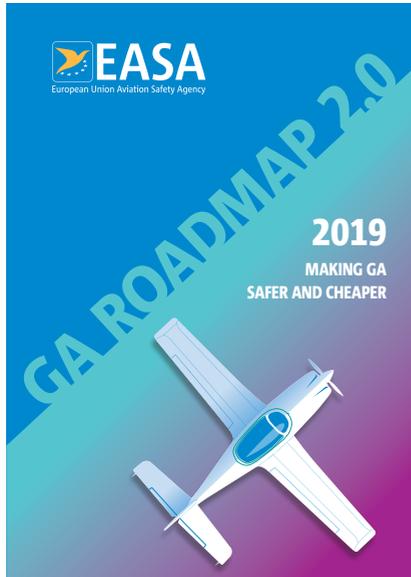
## Informazioni e Guidance Material



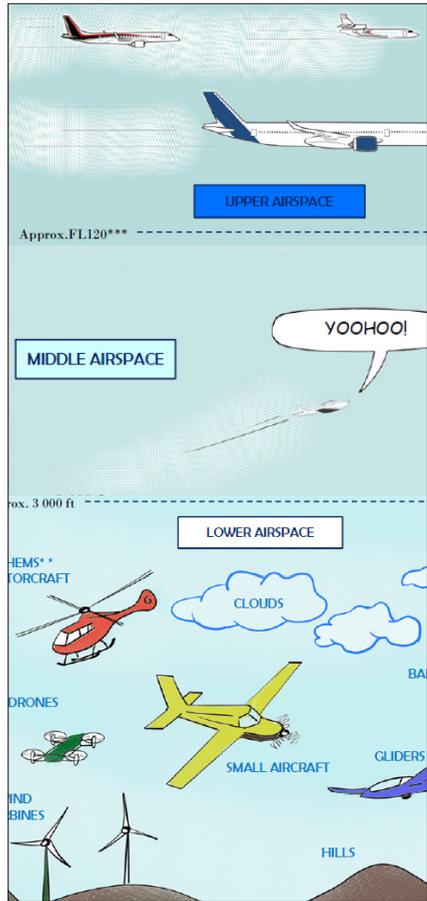
EASA  
Easy Access Rules



Ops is in the air  
(Update 2018)



EASA GA Roadmap (update 2019)



EASA Sunny Swift #11: The benefits of flying IFR,  
by Elena Garcia & Monica Mestre of EASA



Cessna 182 Wingtip Vortices by BenFrantzDale, b&w then colorized, CC-BY-SA-3.0