

Finalmente, radio anch'io

Costretti per più di vent'anni a "violare la legge per questioni di sicurezza", i proprietari di mezzi da diporto o sportivi possono ora ottenere, in modo semplice, un'apposita licenza d'impianto ed esercizio valida dieci anni.

Finalmente siamo riusciti a farci riconoscere il diritto d'installare a bordo degli ultraleggeri la radio aeronautica, corredata di regolare licenza di esercizio. Sono quindi finiti i tempi dei blitz e dei sequestri in massa di apparati effettuati dalla Polizia postale sul presupposto che, non essendo aeromobili ma attrezzi sportivi, non potevamo dotare i nostri mezzi di uno strumento fondamentale per la sicurezza del volo. Sono quindi necessarie alcune precisazioni "in fatto e in diritto".
Il fatto: nel maggio 2006 gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo vengono

promossi aeromobili dal Dlgs 151/06, che cambia l'articolo 743 del Codice della Navigazione. Dopo qualche giorno, necessario per orientarsi nel nuovo assetto legislativo, un rapido esame al nuovo testo dei Codici che ci riguardano (Comunicazioni e Navigazione) ha permesso una riflessione: se siamo aeromobili, allora possiamo avere la radio a bordo, perché la raccolta di leggi riguardanti le Comunicazioni fa espresso riferimento alla definizione di aeromobili data dall'articolo 743 del Codice della Navigazione:
Sembrava facile ma non lo era: l'italico

legislatore, uso a precisare tutto, ha scritto nell'articolo 201 del Codice delle Comunicazioni che la radio può essere montata sugli aeromobili iscritti al Ran (Registro Aeronautico Nazionale). Ma gli ultraleggeri sono registrati presso l'Aero Club d'Italia. Quindi, con l'allora presidente della Federazione Italiana Volo Ultraleggero Mimmo Buoncristiani, si è deciso di provare lo stesso a risolvere la questione perché era legalmente sostenibile, e corretto argomentare, che il Dlgs 151/06 è un caso di *ius superveniens* (la regola, o diritto, successivo non può essere peggiorativo). Dunque siamo andati



Per adesso, aria-aria e terra-bordo-terra

Un Ulm con marce ceche in decollo. Con la nuova legge non sarà più necessario mantenere la registrazione estera per installare a bordo radio e transponder, ma fino all'entrata in vigore del nuovo Dpr 404 i collegamenti con enti Ats restano non autorizzati. A sinistra, l'equipaggio di un Citrus.

Così siete in regola

1

Certificato di radiotelegrafia

Si consegue in lingua italiana oppure inglese presso il Ministero delle Comunicazioni a Roma. Non è obbligatorio possedere l'attestato Vds né frequentare un apposito corso, tuttavia è necessario padroneggiare la fraseologia standard e possedere nozioni di strumentazione e navigazione aerea.

2

Acquisto e installazione

L'acquisto di una radio è libero. Se il mezzo ne è dotato di serie è sufficiente inoltrare la domanda di verifica tecnica. Se è necessario installarla conviene inviare la domanda e poi eseguire il lavoro. Se non si utilizza la radio, quindi non sarà inoltrata alcuna richiesta, è consigliabile rimuoverla perché non sia considerata abusiva.

3

Domanda di verifica tecnica

La domanda va indirizzata all'Ispektorato del Ministero delle Comunicazioni della regione dove il mezzo è di base. L'elenco è sul sito: www.comunicazioni.it. Dopo il controllo da parte di un funzionario sarà rilasciata la licenza provvisoria valida tre mesi, necessari per chiedere e ottenere quella definitiva. Il tutto costa circa 150 euro.

4

Richiesta di licenza definitiva

Sulla domanda (con marca da bollo da 14,62 Euro), e sulla licenza, anche i nomi (con bollo), sono riportati: il nome e il recapito del proprietario o dell'esercente dell'aeromobile, il tipo e le marche di identificazione AeCI, il tipo d'apparato, la potenza irradiata, la classe d'emissione, la frequenza operativa.

5

Modifiche e voltare

Sarà necessario rinnovare la licenza se: è scaduta la sua validità decennale, se vengono aggiunti o modificati gli apparati installati a bordo (nel qual caso sarà necessario un nuovo collaudo), oppure in caso di cambio del gestore o della proprietà dell'aeromobile.



avanti nella nostra piccola battaglia.

Ridacchiava Buoncrisiani:

"Altrimenti a che servono gli avvocati?"

Punto sul vivo ho preso contatto con l'Ispektorato Territoriale fiorentino del Ministero delle Comunicazioni e incontrato Claudio Di Colo, responsabile del settore, al quale ho sottoposto

il suddetto ragionamento. Rotto il ghiaccio iniziale, essenzialmente dovuto a reminiscenze storiche ancorate al vecchio assetto legislativo (quando i mezzi non erano aeromobili), ho concordato che se vi fosse stata un'apertura legislativa sarebbe stato opportuno percorrerla sottoponendo un quesito alla sede romana del Ministero.

Ho predisposto quindi un quesito evidenziando non solo l'aspetto tecnico, ma anche e soprattutto quello connesso alla sicurezza dei voli. Il quesito è stato vagliato dall'Ispektorato di Firenze che, dopo averlo ritenuto meritevole di approfondimento lo inviò a Roma.

Sono iniziati quindi una serie di contatti, viaggi a Roma, incontri, comunicazioni, precisazioni e richieste di parere indirizzati ad Enac, AeCI e Ministero dei Trasporti, che si sono protratti per circa un anno. Vi risparmiamo i noiosi particolari tecnico-legali limitandoci a riferire che, chiuse le

consultazioni, su insistenza di chi scrive (eufemismo) in data 19 maggio 2008 il Ministero delle Comunicazioni ha emanato una circolare esplicativa visibile sul sito: http://www.aeci.it/download/Ministero_Comunicazioni_licenza_esercizio_radio_aeromobili.pdf che anticipa i tempi, altrimenti biblici, della necessaria revisione legislativa del Codice delle Comunicazioni, e infine consente a noi piloti di poter chiedere da subito la licenza di esercizio per la stazione radio montata sui mezzi.

A bordo, un nuovo documento

La licenza di esercizio consente di effettuare le comunicazioni inerenti la sicurezza del volo. Questo però, per un'anomalia italiana, non vuol (per ora) dire che ci viene riconosciuto il diritto a fruire dei servizi Ats. Consente però di effettuare legalmente le comunicazioni tra velivoli e tra velivoli e stazioni di terra ubicate su aviosuperfici e campi di volo, senza dover temere il sequestro dell'apparato e le conseguenti sanzioni. L'anomalia, per inciso, consiste in una "istituzionale" interpretazione dell'attuale normativa che nega i servizi Ats agli ultraleggeri, ma il problema sarà superato ▶



► con la riforma del settore (il nuovo Dpr) di cui si parla da tempo, e che ormai può ritenersi in corto finale. Ciò precisato, posto che **rimane la non obbligatorietà di dotare i nostri mezzi di una radio aeronautica**, laddove questa dovesse essere installata, e soprattutto utilizzata, sarà necessario che la medesima ottenga la licenza di stazione radio per potere operare, trasformandosi di fatto in una stazione mobile aeronautica autorizzata. Questo sistema è comune anche ad altri settori, come la nautica, le attività di

radiantismo eccetera, e non soltanto in Italia, ma in quasi tutto il mondo. Non si tratta quindi di un "pezzo di carta" in più, ma di un'autorizzazione all'impianto e all'esercizio di ricetrasmittenti da un preciso mezzo identificato attraverso le sue marche di registrazione AeCl.

Come fare e quanto costa

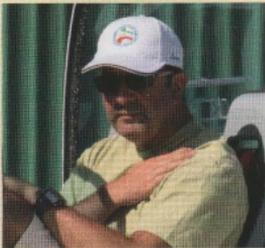
La procedura per ottenere la licenza concordata con il Ministero è semplice e consiste in una richiesta di collaudo da inoltrarsi all'**Ispettorato della regione dove è hangarato il mezzo**. Seguirà una visita da parte del funzionario di zona che controllerà la stazione, con particolare riferimento alla sua funzionalità, alla sua corretta alimentazione elettrica, ai collegamenti e all'antenna. Al buon esito del collaudo **sarà rilasciato un documento provvisorio valido per tre mesi**, che consentirà all'apparato di operare in attesa del rilascio della licenza definitiva. La spesa è stimabile in **circa 150 euro**, considerati il costo del collaudo e delle marche da bollo da apporsi sulla

domanda di collaudo, nonché su quella successiva per il rilascio della licenza, che, precisiamo, è un documento che dura **fino a dieci anni** (va specificato al momento della richiesta) e che è **riferibile all'apparato e non al velivolo**. Ciò significa che in caso di trasferimento di proprietà del mezzo sarà sufficiente la sola volta della licenza dal venditore del velivolo all'acquirente. Gli apparati collaudabili sono quelli previsti nell'elenco contenuto in un Decreto Ministeriale pubblicato sul sito del Ministero della Comunicazione: **www.comunicazioni.it** quindi **link ricerca**. Per comodità di consultazione, segnaliamo anche ai non toscani che la modulistica necessaria e l'elenco degli apparati è pubblicata anche sul sito dell'Ispettorato fiorentino: **www.ispettorato.comunicazioni.toscana.it/** Selezionando **guida ai servizi**, i moduli sono stati adattati ai nostri mezzi e alle definizioni proprie dei Vds. Gli stessi moduli potranno essere utilizzati anche dagli altri Ispettorati Regionali che ancora non abbiano ben

L'alfiere della nuova legge

Tutto cause e volo (soprattutto volo)

Gli amici del Club Vds Il Pinguino di Santonuovo (PT) definiscono così Luca Biagi (nella **foto**), autore dell'articolo: squilla il telefono: "Buongiorno, cercavo l'avvocato..." la segretaria: "l'avvocato è fuori, io non le ho detto nulla, ma se lo cerca al campo volo è probabile che lo trova". Fiorentino, classe 1964, civilista e grande appassionato di volo sportivo, Luca Biagi trascorre molto tempo sul suo Texan TC. Negli ultimi due anni si è prodigato parecchio per redigere sia il nuovo Dpr 404 (prossimo all'approvazione), sia per assicurare ai piloti di Ulm l'uso della radio.



"Biga" e stazione finalmente autorizzate

È possibile ottenere una frequenza aeronautica dedicata anche per aviosuperfici e campi di volo (nella **foto**, la torre di Ozzano Emilia, BO). L'utilizzo libero della 130.00 Mhz non è consentito.



Che cosa si può fare

Operatore abilitato

Chi utilizza la stazione mobile aeronautica deve essere in possesso di certificato di radiotelegrafia, conseguibile (per ora), presso il Ministero delle Comunicazioni di Roma.

Acquisto e installazione

L'acquisto dell'apparato radio, dell'antenna e degli accessori è libero, l'installazione anche, l'uso vincolato all'esito della verifica tecnica.

Trasporto di radio portatili

Se è necessario trasportare le radio portatili è meglio avere a portata di mano il certificato di radiotelegrafia unitamente all'attestato Vds.

Comunicazioni

Si possono fare comunicazioni terra-bordo-terra o aria-aria, ma fino all'entrata in vigore del nuovo Dpr non si possono contattare enti Afs, se non in caso di urgenza o emergenza.

chiare tutte le novità introdotte dalla circolare ministeriale.

Concludendo, abbiamo ottenuto un importante riconoscimento; è vero che in altre nazioni il problema non si è mai posto e quel che a noi pare un risultato fino ad oggi impensabile, in altre nazioni è da anni la normalità, ma è anche vero che in altre nazioni il volo ultraleggero

E che cosa no

Usare a bordo radio non omologate

Il Ministero impone che ogni tipo di apparato installato o utilizzato a bordo di un aeromobile sia omologato in Italia. Per l'utilizzo da terra (biga), non è invece necessario.

Trasmettere senza abilitazione o licenza

Operando senza possedere abilitazione o su un mezzo privo di licenza di esercizio si incorre in sanzioni amministrative e penali.

Usare frequenze improprie

Le frequenze sono assegnate dal Ministero delle Comunicazioni. I canali 130.000 Mhz e 123.450 Mhz non sono di libero utilizzo.

Modificare gli apparati

Non si possono usare a bordo radio non aeronautiche, né modificare i ricetrasmittitori per operare anche o oltre le frequenze comprese tra 117.995 e 136.995 Mhz.

è stato da sempre impostato in modo completamente diverso, imponendo fin dall'inizio standard costruttivi, controlli periodici e regole di volo differenti dalle nostre. Noi, nel bene o nel male, siamo nati come piloti di attrezzi sportivi, dispensati dal rispetto di ogni rispondenza tecnica e soggetti a regole di volo diversificate da quelle dell'aviazione generale.

L'evoluzione tecnologica ha poi compiuto un vero e proprio miracolo rendendo disponibili mezzi avanzati e strumentati come quelli attualmente in circolazione. Le scuole di volo hanno fatto un enorme lavoro sulla preparazione dei piloti (e ancora ne

dovranno fare), ma è innegabile che il diverso assetto normativo fra aviazione generale e ultraleggera abbia comportato incongruenze e discriminazioni, quali la famigerata segregazione degli spazi, che al posto di uniformare l'utilizzo degli aeroporti ha provocato il blocco dell'accesso ai medesimi da parte dei mezzi rispondenti alla legge 106. Oggi il diverso assetto legislativo, il riconoscimento della legalità della radio aeronautica e l'introduzione della riforma spazzeranno via buona parte dei problemi che attualmente affliggono il nostro sport, da tempo pronto a levarsi le penne del brutto anatroccolo dell'aviazione.

Al termine di questa "avventura" non possiamo esimerci dal ringraziare i funzionari del ministero delle Comunicazioni che hanno reso possibile questo risultato, in particolare Claudio Di Colo dell'Ispettorato di Firenze, la dirigente, dottoressa Eva Spina, l'ingegner Loredana Le Rose della Direzione generale pianificazione e gestione spettro radioelettrico, e l'ingegner Francesco Troisi, direttore generale del medesimo dipartimento della sede di Roma. Quest'ultimo ha sottoscritto ed emanato la circolare. A costoro il merito di aver esaminato e risolto il nostro problema con attenzione, professionalità e lungimiranza. ■

Modifiche, collaudi e verifiche su ogni modello

Versioni diverse per America ed Europa

Sulla domanda di licenza d'esercizio della stazione radio di bordo deve essere indicato il tipo di apparato (marca, modello, e variante), attraverso i quali si può risalire, e quindi facilmente controllare, se quell'unità è una versione europea oppure extracomunitaria. Infatti, se esternamente due esemplari di uno stesso tipo appaiono identici, internamente la versione europea può differire dall'altra in termini di componenti elettronici e programmazione software, per soddisfare i parametri imposti dalle norme europee CE al posto delle americane Fcc. Quando un produttore non comunitario presenta un nuovo modello, non bastano la sua produzione e distribuzione per poterlo acquistare e utilizzare in Europa: nel caso di utilizzo da terra (come radio di biga), sono riconosciute le norme di altri paesi

(come le Etsi, *European Telecommunications Standards Institute*), e l'importatore (o il distributore) notifica al ministero delle Comunicazioni la rispondenza a quella particolare certificazione. Se invece la radio deve essere installata a bordo, il Ministero italiano ne impone l'omologazione, che avviene collaudando in sede ministeriale un esemplare, a spese dell'importatore. Una volta ottenuto il certificato di omologazione quella radio può essere usata legalmente sugli aeromobili. La procedura, finalizzata a garantire la compatibilità dell'apparato all'utilizzo aeronautico, è semplificata se questo è stato progettato e certificato secondo i previsti Tso o Etso (*Technical Standard Orders* - anche *European*) ed è corredato di certificato Faa (o Easa) Form-1, che ne attesta la possibilità di installazione. Per ottenere il Tso ogni congegno meccanico, elettrico o elettronico (quindi non solo le radio), deve essere progettato con particolari criteri ed aver superato collaudi in condizioni limite di utilizzo riguardanti resistenza meccanica, temperatura, umidità, vibrazioni, compatibilità elettromagnetica, eccetera.

