



Camera dei Deputati

Il futuro del Volo da Diporto e Sportivo in Italia

Una occasione di rilancio ed un manifesto
per una aviazione leggera europeista



Che cosa è AOPA



AOPATM

your freedom to *fly*



Che cosa è AOPA

- *L'Aircraft Owners and Pilot Association* nasce negli Stati Uniti nel 1939
- È diffusa nel mondo tramite IAOPA (*International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations*)
 - Presente in 78 Nazioni
 - Conta un totale di oltre 600.000 Soci
- Dal 1964 viene ammessa in ICAO (*International Civil Aviation Organization*, la governance mondiale dell'Aviazione, parte delle Nazioni Unite), unica associazione di piloti al mondo ad avere una rappresentanza in questa organizzazione.
- La sezione Italiana viene istituita nel 1982.
- Dal 2011 è Associazione Benemerita dell'Aeroclub d'Italia.
- Partecipa ai tavoli tecnici di ENAC ed AeCI
- L'attuale Presidente è stato insignito dalla FAI (*Federazione Aeronautica Internazionale*) del Diploma Paul Tissandier nel 2012





I piloti (che AOPA rappresenta)...

- Sono gli acquirenti degli aeromobili, e sono i primi a valutare il rapporto tra il valore del bene ed il suo costo...
- Sono i primi destinatari e beneficiari della cosiddetta «**Sicurezza Volo**» che attenzionano spesso maniacalmente... trasportando oltre se stessi, figli parenti ed amici...
- Sono i veri alfieri della «**cultura del volo**». in Italia, circa una abilitazione al volo VDS ogni 1000 abitanti...!!!
- Sono insomma una risorsa culturale ed economica che è uno dei principali motori dell'economia legata all'aviazione leggera e al turismo in Italia





I piloti (che AOPA rappresenta)...

- Dedicano il loro tempo libero a questa sana passione popolando **240** aviosuperfici **250** campi volo e **58** aeroporti "Minori"



- Acquistano aerei e ricambi per la maggior parte prodotti da aziende nazionali, pagano accise sui carburanti, polizze assicurative, hangaraggi, manutentori, istruttori e scuole di volo, mantengono col volontariato a costo zero per la comunità infrastrutture preziose per il territorio, spesso coadiuvando le sezioni di Protezione Civile, CC, VVFF, AM, ecc.



- Ma soprattutto SONO CITTADINI ITALIANI ED EUROPEI

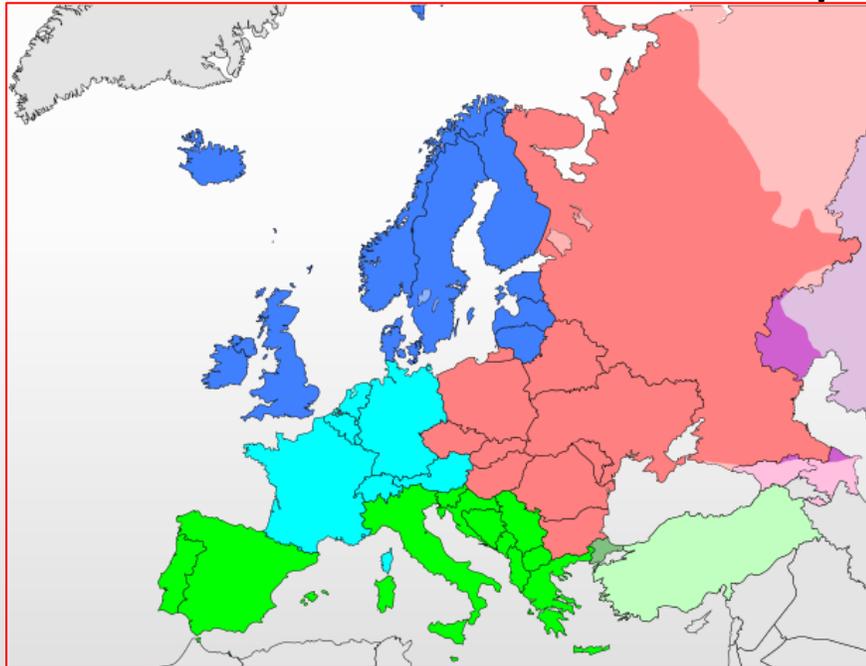


Tre attori per una storia in tre atti...

L'Italia



L'Europa

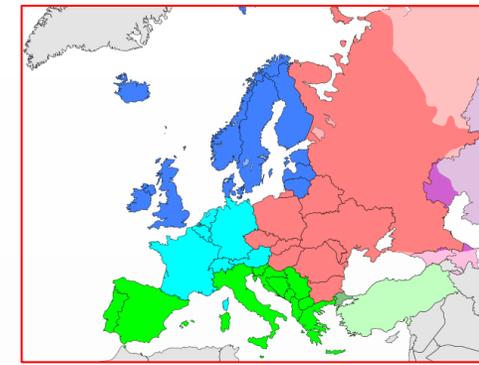


Gli Stati Uniti





Aviazione leggera



- In Europa esiste l'Aviazione Leggera, che si divide al suo interno in due categorie:
 - I MicroLight (UltraLeggeri) che sono l'*entry level*, con aeromobili biposto semplici con certificazione leggera;
 - La General Aviation, con aeromobili che possono essere ben più complessi e pesanti e che trasportano sino a 6 persone;
- EASA l'Agenzia per la Sicurezza Europea, regola la seconda, mentre la prima è normata dai paesi membri



Aviazione leggera



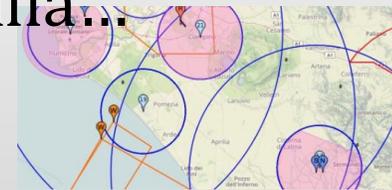
- In Italia esistono due distinte categorie di volo leggero a motore:
 - Gli Ultraleggeri, aeromobili regolati dalla legge **25 marzo 1985, n.106** del Volo da Diporto Sportivo;



- L' Aviazione Generale: aeromobili che possono essere piú complessi, pesanti e che trasportano sino a 6 persone;



- EASA regola la seconda, mentre per la prima, solo in Italia...
 - Esiste il concetto della segregazione tra i due mondi
 - Con il DPR133 del 2010, é stato, introdotto il concetto di "VDS Avanzato" che non ha altri eguali in Europa





Aviazione leggera



- Sullo sfondo, il mercato principale del volo sul pianeta, quello degli Stati Uniti d'America, **ha introdotto per primo la categoria Light Sport Aircraft (o LSA)** con MTOM di 1320 libbre (598.7kg... praticamente 600kg) con uno standard di fabbricazione (ASTM) **abbandonando il concetto della certificazione**
- Per cui...
 - Tutti i costruttori hanno realizzato macchine per 600kg di peso massimo al decollo
 - Queste sono state vendute in versioni più o meno efficacemente alleggerite sul mercato europeo
- Ovviamente i prodotti italiani sono largamente apprezzati e diffusi in USA ed in tutto il mondo...



Aviazione leggera



Ovviamente i velivoli prodotti dall'eccellenza delle aziende italiane sono largamente apprezzati e diffusi in USA ed in tutto il mondo...

...mentre in Italia a distanza di anni siamo qui a chiederci ancora come usarli





L'esperimento aerosociale del VDS in Italia

- In Italia abbiamo vissuto un vero esperimento “*aerosociale*” in cui il VDS, deregolato rispetto all'Aviazione Generale, è cresciuto per via di:
 - Sempre maggiore pressione regolatoria e fiscale su :
 - Aeromobili e carburanti
 - Licenze
 - Aeroporti
- Il risultato è che:
 - Il VDS è cresciuto a numeri inimmaginabili per l'Aviazione Generale
 - Molti piloti di Aviazione Generale si sono convertiti al VDS
 - Molti aeromobili hanno migrato la residenza verso le aviosuperfici
 - Gli UltraLeggeri, sono stati a lungo banditi (segregati) dagli aeroporti

Atto I



L'esperimento aerosociale del VDS in Italia

- Tecnicamente un suicidio per l'Aviazione Generale visto che gli entusiasti dell'aviazione venivano deliberatamente lasciati fuori dai sedimi aeroportuali sempre più deserti
- Per i motivi più differenti il VDS, unicamente in Italia, **non è de facto il primo passo verso la filiera della carriera aeronautica delle Licenze Europee EASA**, e nemmeno della passione aeronautica di AG, ma vive in un mondo a parte, **isolato e segregato.**
- **Il DPR133 del 2010** con l'introduzione di aereomobili UltraLeggeri, ma *“meno UltraLeggeri degli altri”* (gli avanzati) è stato il male necessario per *“sdoganare”* la categoria

Atto II



L'esperimento aerosociale del VDS in Italia

- Va quindi guardato con occhi razionali e non con la preconcezione che:
 - Solo i mezzi certificati funzionano bene e sono sicuri
 - Solo le licenze emesse da EASA (in Italia da ENAC) sono “*giuste*”
 - Solo gli aeroporti dove vige uno stretto controllo sono sicuri
- **L'insieme di questi tre preconcetti impedisce tuttora a molti di vedere che:**
- A fronte di un numero di aeromobili, piloti, ore volate, con ordini di grandezza ben superiore all'Aviazione Generale, **gli incidenti letali sono percentualmente, assai minori e vicini ai valori dell'AG in Stati Uniti.**
- **Perché...????**
Perché gli incidenti sono dominati dal fattore umano e chi vola VDS fa una quantità di ore di volo che in AG sono spesso inimmaginabili



I numeri del VDS in Italia

- Il VDS (Volo da Diporto o Sportivo) comprende tutti i piloti di ultraleggeri (aeromobili a motore) e parapendio, deltaplani, ecc (senza motore)
- L'AeroClub d'Italia ha emesso circa **60.000** attestati per pilota VDS, conseguiti in oltre **150** scuole sul territorio.
- In Italia sono stati identificati circa **14.000** ultraleggeri, dei quali più di **2.000 «avanzati»** (particolarità esclusivamente Italiana, che permette solo a questa categoria di accedere ad aeroporti e Spazi Aerei Controllati, mentre in tutto il mondo gli ultraleggeri sono una unica categoria e non vi è questa segregazione), gli altri prendono il nome di **«basici»**



Preconcetti

- #1** • Al Sabato e alla Domenica ci sono sempre incidenti mortali di UltraLeggeri
 - Per la stampa generalista (e qualche volta anche per quella faziosa di settore) sono tutti ultraleggeri...!!!
- #2** • Succedono un sacco di incidenti sulle aviosuperfici
 - Abbiamo portato in ANSV un nostro studio che mostra come in AvSup si fanno gli stessi errori che negli Aeroporti minori
 - Non esiste un solo incidente di aereo leggero in aeroporto il cui esito è cambiato per via della presenza di VVFF
- #3** • Molte violazioni sono fatte da piloti VDS poco istruiti
 - Parecchie delle violazioni “*famose*” da aeromobili VDS sono state commesse da piloti in possesso di licenza EASA

é tutto ultraleggero...

Preconcetto #1

Per i media tutto quello che non è un jet è da classificarsi come ultraleggero, instillando nel pubblico (e non solo) una falsa percezione del mezzo VDS

Cremona, precipita un **ultraleggero**: morte le due persone a bordo

Di Redazione - 20.09.2020



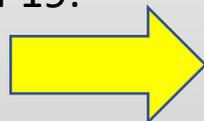
I soccorsi all'aereo precipitato vicino Cremona

Un velivolo utilizzato per lo svolgimento di attività di lancio paracadutisti è precipitato nei pressi dell'aeroporto di Cremona, due persone che erano a bordo sono morte. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (Ansv) ha avviato un'inchiesta di sicurezza sull'incidente che ha interessato l'aeromobile **Pilatus PC-6** marche di identificazione **T7-SKY**. L'Ansv ha contestualmente disposto l'invio di un proprio investigatore sul sito dell'incidente per l'acquisizione delle prime evidenze utili all'indagine.



Settembre 2020: incidente di un Pilatus PC-6 (9 posti!): per i media è un ultraleggero.

Agosto 2020: cade un Aviamilano P19: aereo AG dell'AeC di Vercelli: per i media è un ultraleggero



prima BIELLA

Località Cronaca Tempo libero Meteo

DRAMMA
Precipita ultraleggero, morti due vercellesi
È successo in provincia di Cosenza.

26 Agosto 2020 ore 14:26

Precipita aereo, morti due vercellesi. È successo in provincia di Cosenza.

Precipita aereo

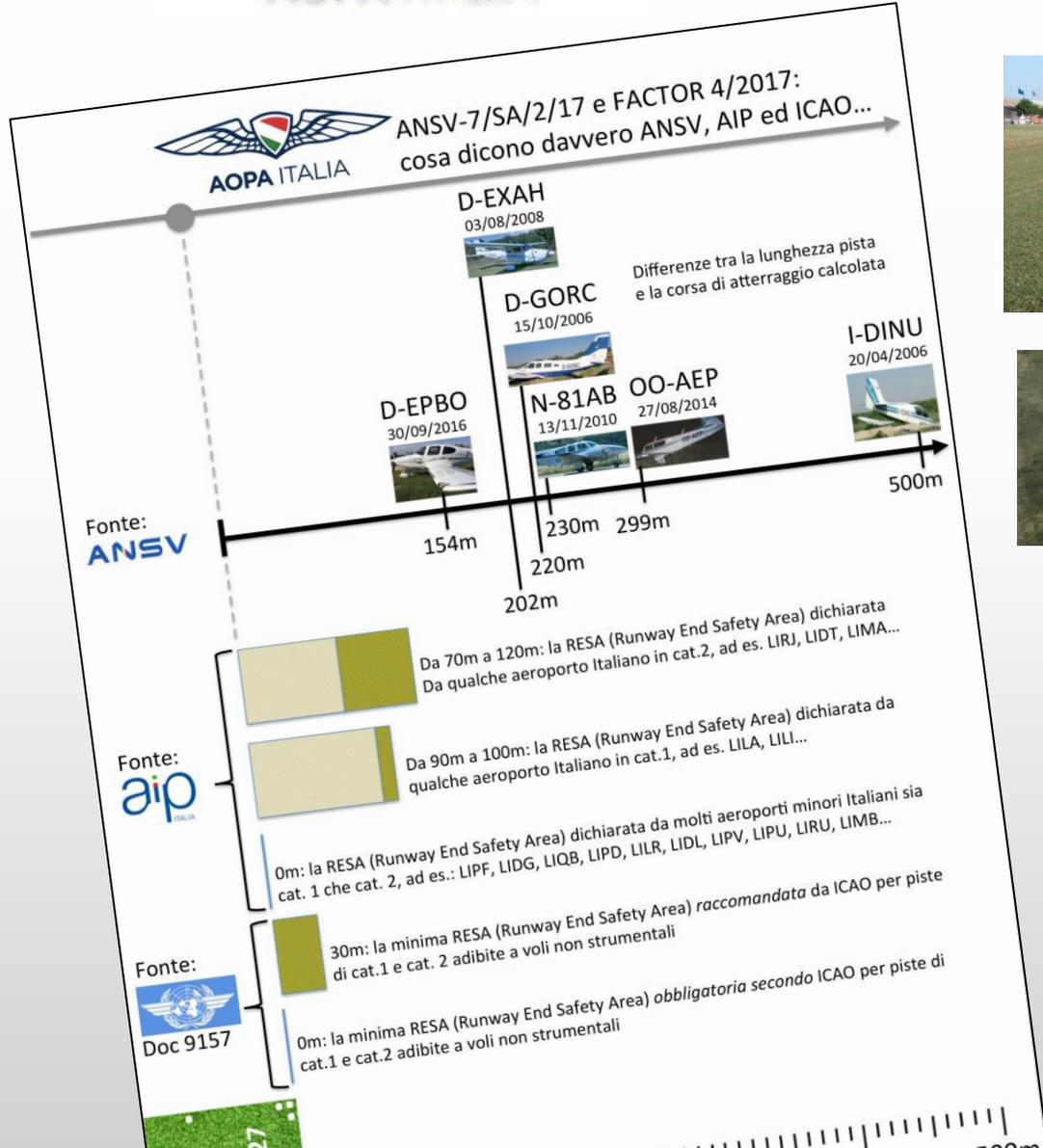
Due vercellesi, Tonino Greppi e Roberto Savio, piloti esperti, entrambi di 66 anni, sono morti in un drammatico incidente aereo avvenuto questa mattina a Cassano allo Jonio, in provincia di Cosenza. Il velivolo, un **ultraleggero Aviamilano p19** di proprietà dell'Aero Club vercellese con a bordo pilota e passeggero, avrebbe perso quota per cause ancora in corso di accertamento, forse per un guasto tecnico.

Secondo quanto appreso, l'aereo sarebbe caduto in un aranceto privato intorno alle 11. Il proprietario di un terreno agricolo ha sentito un forte scoppio. Una volta giunto sul posto ha visto la carcassa del velivolo in fiamme e chiamato i soccorsi. Nella zona ci sono delle case e il bilancio delle vittime avrebbe potuto essere molto più grave.

Tra i rottami sono rimasti i cadaveri carbonizzati dei due occupanti. La procura di Castrovillari ha aperto un'inchiesta per appurare la causa dell'incidente.

Aviosuperfici

Sulla base di quali incidenti...??



Preconcetto #2

Marche Data Aeromobile	Aviosuperficie	Tipo di evento	Lunghezza pista: Dichiarata/Misurata da ANSV/Necessaria per l'aeromobile
1 I-DINU 20/04/2006 Robin DR40	Molinella (BO)	Atterraggio lungo	1000m/Non misurata/500m
2 D-GORC 15/10/2006 PA34-Seneca	Valdera (PI)	Atterraggio lungo	750m (ma il gestore ha dichiarato 700m)/680m (ANSV ha ridotto la misura con la regola della pendenza di 1/30 del DM 1/02/2006 a 565m che però si applica ad aeroscuola e TPP)/450m
I-PICC 25/08/2007 Aeromobile	Castiadas (CA)	Decollo abortito	800m/626m/non applicabile
3 I-ANKA 3/11/2007 Aliante	Molinella (BO)	Rientro poco dopo il decollo al traino	Necessaria per l'aeromobile Non applicabili
D-EXAH 3/09/2008 Cessna C172	Sabaudia	Atterraggio lungo	552m/non misurata/350m
D-ESTS 12/05/2009 PA18	Campo volo Termon (TN)	Collisione in manovra di decollo	Non applicabili
D-ECBF 19/09/2010 Cessna F172	Campo volo Campo Tures (BZ)	Stallo poco dopo il decollo	Non applicabili
4 N81AB 13/11/2010 Beech 95	San Vincenzo (LI)	Atterraggio lungo	700m/non misurata/470m
5 OO-AEP 27/08/2014 Mooney M20	Castel del Monte	Atterraggio lungo	799m/Non misurata/500m (il pilota dichiarava, nonostante il sopralluogo, di credere che la pista fosse lunga 1000m)
I-BURL 28/06/2015 Stinson L5	Sant'Apollinare (RO)	Impatto da cavo di traino per alianti	Non applicabili
T7-PAC 4/10/2015 PAC750XL	Molinella (BO)	Controllo laterale in atterraggio	1000m/non misurata/non calcolata
D-EPBO 30/09/2016 Cirrus SR22	S.G. Rotondo (FG)	Atterraggio lungo	700m/non misurata/546m
6 N14623 1/11/2016 Cessna 172S	Avola (SI)	Atterraggio lungo	490m/non misurata/non calcolata
I-ELTE 21/12/2016 AS350BA	Caiolo (SO)	Avaria simulata con elicottero	Non applicabili
I-LARU 31/03/2017 P92JS	Comina (PN)	Atterraggio pesante	1180m/non misurata/non applicabile



AOPA ITALIA

Timeline licenze...

Preconcetto #3

● Esame

Monoposto in spazio Golf

Biposto in spazio Golf

Almeno un anno di tempo...!!!
(DPR133: Art.11 Comma 9)

DPR133: Art.17 comma 4

Accesso "completo"

VDS/A ● 54h

BiPosto ●

Reg. AeCi: Art. 12, comma 2

Max 2 posti, MTOM 600kg

Max 4 posti, MTOM 2000kg

Max MTOM 5700kg

DPR133

VDS basico

30h come PIC

DPR133: Art.17 comma 2

DPR133: Art.11 comma 2, b

Proposta AOPA

VDS basico

16h come PIC

VDS/A

● 40h

LAPL

LAPL (30h di cui 6h come solo PIC)

10h come PIC

● 40h

PPL

PPL (45h di cui 10h come solo PIC)

● 45h

0h 5h 10h 15h 20h 25h 30h 35h 40h 45h 50h 55h 60h



AOPA ITALIA

Timeline licenze...

● Esame

Monoposto in spazio Golf

Preconcetto #3

Biposto in spazio Golf

Almeno un anno di tempo...!!!
(DPR133: Art.11 Comma 9)

DPR133: Art.17 comma 4

Accesso "completo"

VDS/A ● 54h

BiPosto ●

Reg. AeCi: Art. 12, comma 2

Max 2 posti, MTOM 600kg

Max 4 posti, MTOM 2000kg

Max MTOM 5700kg

DPR133

VDS basico

30h come PIC

DPR133: Art.17 comma 2

DPR133: Art.11 comma 2, b

Proposta AOPA

VDS basico

16h come PIC

VDS/A ● 40h

LAPL

LAPL (30h di cui 6h come solo PIC)

10h come PIC

40h

PPL

PPL (45h di cui 10h come solo PIC)

45h ●

0h 5h 10h 15h 20h 25h 30h 35h 40h 45h 50h 55h 60h

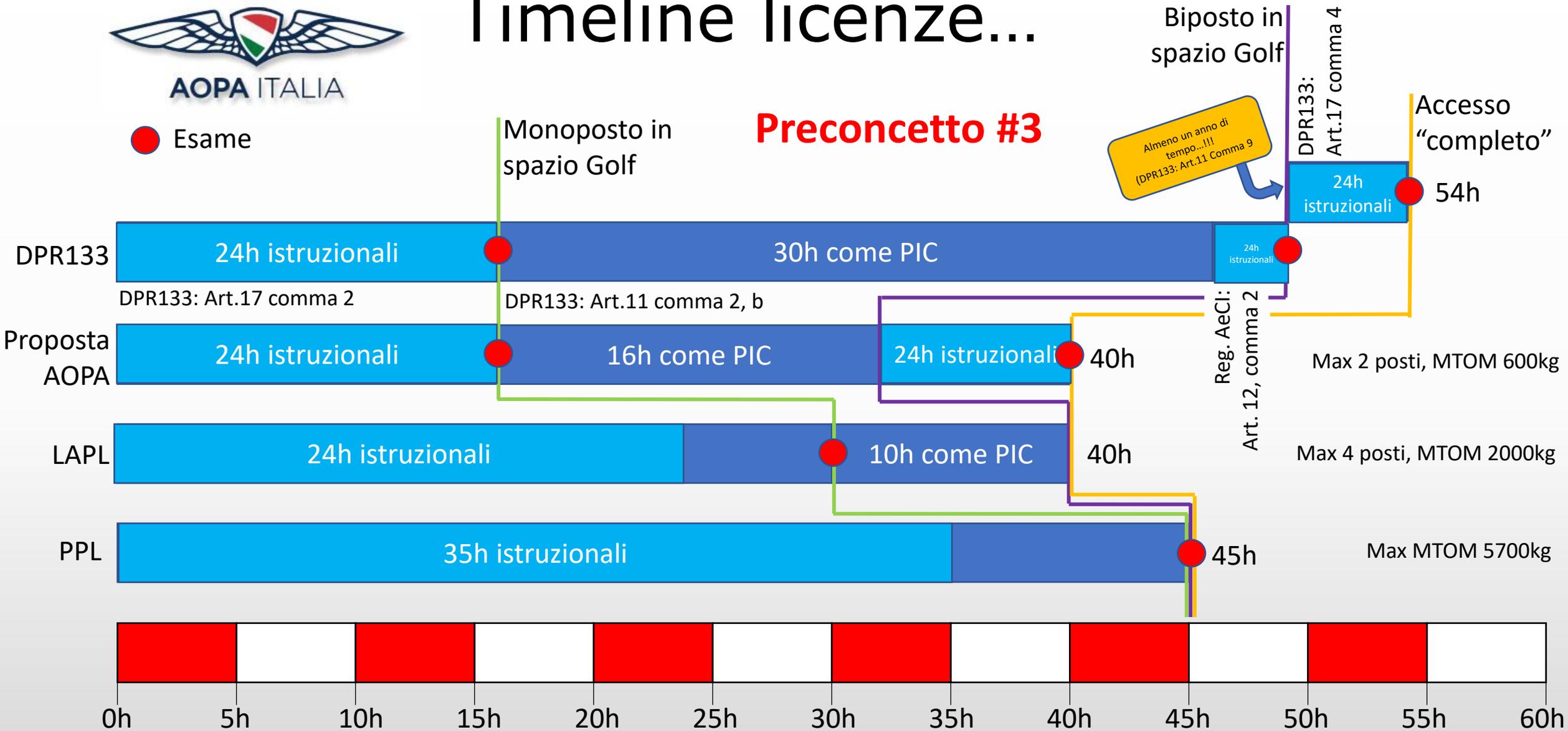


AOPA ITALIA

Timeline licenze...

● Esame

Preconcetto #3





L'occasione per un rilancio

- *La riforma del VDS in Italia, integrando la proposta del deputato Bendinelli è l'occasione per:*
- **Allargare** il comparto alla ricerca e sviluppo per rilanciare lo sviluppo di tante competenze dell'industria italiana
- **Sburocratizzare** l'intero comparto con automatismi di licenze e dichiarazioni di conformità (ho il titolo, posso volare...)
- **Conservare la gradualità** di accesso al volo **con il focus sul pilota** e non sull'aeromobile (con pochi soldi, posso volare...)
- **Uniformare il sistema** dell'aviazione leggera al modello europeo, prima tappa per un rilancio dell'aeroturismo

Atto III



Cosa ci piace e quali le integrazioni di AOPA alla proposta dell'on.le Bendinelli

- **Sposiamo** il concetto che gli “*attestati*” diventino “*licenze*”
- Usiamo il concetto che gli “*apparecchi*” siano “*aeromobili*” (lo sono dal 2006 per effetto della riforma del testo del Codice della Navigazione introdotto dal DL n.151 del 15 marzo 2006)
- Unifichiamo sotto la qualifica di “*aeromobili VDS*” sia quelli in Annesso I della 1139/2018 (ex Annesso II della 216/2008) che quelli introdotti con l’opt-out per i 600kg
- **Sposiamo** l’introduzione del minimale con peso a vuoto di 120kg
- Introduciamo il concetto di uso del VDS per ricerca e sviluppo
- Scompare il concetto di apparecchio VDS avanzato, entità che non ha alcun uguale in Europa, anche se ne comprendiamo “*storicamente*” la sua introduzione che ha contribuito a sdoganare l’immagine stereotipata del VDS



Cosa ci piace e quali le integrazioni di AOPA alla proposta dell'on.le Bendinelli

- Attribuiamo al **pilota** il ruolo centrale riguardo alla sua capacità di operare in spazi aerei ed aeroporti, conservando la licenza di VDS e la qualifica di VDS avanzato che viene potenziata del 60% in termini di ore istruzionali.
- **Sburocratizziamo** l'intero comparto:
 - Il mero possesso di licenza superiore è titolo per il pilotaggio senza convalide.
 - La self-declaration del costruttore, in possesso al PIC, è titolo per consentire, con criterio di proporzionalità, l'impegno di spazi aerei ed aeroporti.
 - Le normative di riferimento, per l'aeromobile e per la sua manutenzione, possono essere quelle di EASA e quelle con bilaterale (Canada, USA, Giappone e Brasile).
 - L'abilitazione medica alla guida dell'automobile è titolo medico, come già succede per la categoria LSA-Sport in Stati Uniti.



Cosa ci piace e quali le integrazioni di AOPA alla proposta dell'on.le Bendinelli

- **Sposiamo** l'approccio EASA in cui non vengono descritti gli strumenti (es. altimetro, anemometro, etc.) ma le grandezze che vengono rese disponibili al pilota, sia per gli equipaggiamenti di volo che per quelli di emergenza (svincolando il testo della legge dagli sviluppi tecnologici, es. uso di EFIS)
- Guardiamo al **futuro** includendo ricerca e sviluppo tra gli impieghi del VDS per consentire sviluppo di nuove tecnologie a basso costo per aggiungere competitività alla ricerca scientifica e tecnologica, non necessariamente limitata al solo campo aerospaziale.
- Guardiamo all'**Europa** con un riconoscimento automatico di aeromobili e licenze dei paesi EASA e con una liberalizzazione in area Shengen ed UE analoga a quella già in essere per i trasporti su gomma.



Differenze Bendinelli/AOPA

- Dei 21 articoli che compongono l'originale proposta dell'on. Bendinelli, limitatamente al volo a motore, AOPA ritiene che:
 - Due articoli (#9 #11) meritano una integrazione che ne rivisiti l'impianto alla luce di quanto discusso
 - Uno (#14) richiede alcune integrazioni non prevalenti
 - Sette richiedono integrazioni minime
 - Undici sono sostanzialmente identici (tranne che per occasionali tecnicismi per renderli consistenti con il resto del testo)

Regolamento esistente: Decreto Presidente della Repubblica n.ro 133 	Proposta di Legge di iniziativa del deputato Davide Bendinelli 	Proposta AOPA  AOPA ITALIA
Art. 1 Oggetto e ambito di applicazione	Art. 1. Oggetto e ambito di applicazione	Art.1 Oggetto e ambito di applicazione



Grazie dell'attenzione



Materiale aggiuntivo



Criteria di gradualità sull'aeromobile VDS

- Tutti i VDS possono volare in spazio aereo Golf
- Per volare su campi volo/avsup che insistono su spazi aerei controllati serve agreement LOA/corridoi etc...
- I VDS di tipo multiassi/ala rotante/motoaliante/elicottero con stazione radio e licenza di radiotelefonica possono impegnare aeroporti minori (che sono in spazi aerei Golf)
- Quelli che hanno alcune caratteristiche e il Xpdr possono operare in spazi aerei controllati
- Quelli che hanno una V di crociera superiore a TOT possono andare in aeroporti aperti al traffico commerciale (TUTTI) come per AG



Criteria di gradualità sull'aeromobile VDS

- Con il VDS basico si può andare solamente in spazio aereo non controllato
- Con fonìa si può andare su spazi aerei controllati e aeroporti minori
- Con licenza vds avanzato si può andare su aeroporti aperti al traffico commerciale indicate da ENAC
- Con licenza LAPL e PPL si può andare su tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale come per l'AG



AOPA ITALIA

Matrice licenza/aeromobile

Licenza	Aeromobile	VDS	VDS con radio	VDS con radio, Xpdr e self-declaration	VDS con radio, Xpdr, self-declaration e crociera >76kts
VDS basico		Solo Spazio Golf (non controllato)	Solo Spazio Golf (non controllato)	Solo Spazio Golf (non controllato)	Solo Spazio Golf (non controllato)
VDS basico + fonia		Solo Spazio Golf (non controllato)	Solo Spazio Golf (non controllato) ed aeroporti minori	Solo Spazio Golf (non controllato) ed aeroporti minori	Solo Spazio Golf (non controllato) ed aeroporti minori
VDS avanzato		Solo Spazio Golf (non controllato)	Solo Spazio Golf (non controllato) ed aeroporti minori	Tutto lo spazio aereo nazionale ed aeroporti minori	Tutto lo spazio aereo nazionale, aeroporti minori e quelli commerciali indicate da ENAC
LAPL o PPL		Solo Spazio Golf (non controllato)	Solo Spazio Golf (non controllato) ed aeroporti minori	Tutto lo spazio aereo nazionale ed aeroporti minori	Tutto spazio aereo nazionale e tutti gli aeroporti come per l'AG



Differenze Bendinelli/AOPA

- Art. 1 (pochissime ma sostanziali integrazioni):
 - Viene usato e definito il termine di aeromobile VDS per concludere, assieme all'uso del termine "*licenza*" in luogo di "*attestato*" (in cui AOPA sposa in pieno l'approccio della proposta Bendinelli), l'implementazione del VDS come "*il primo gradino*" nella filiera aeronautica;
 - Viene espressamente inserita nella definizione gli aeromobili opzionati dall'OptOut 600kg prevista dalla 1139.
- Art. 2 (pochissime ma sostanziali integrazioni):
 - Viene aggiunto "*ricerca e sviluppo*" nella lista delle operazioni fattibili con gli aeromobili VDS;
 - Scompare la definizione del VDS/A per il solo apparecchio/aeromobile
 - 13 su 18 definizioni sono invariate



Differenze Bendinelli/AOPA

- Art. 3 (sostanzialmente invariato):
 - Sostanzialmente identico (tranne che per l'uso del termine "*aeromobile*")
- Art. 4 (pochissime ma sostanziali integrazioni):
 - Vengono formulate in modo differente i requisiti della strumentazione, allineandosi alle NCO.IDE.A di EASA e consentendo l'uso degli EFIS
 - Vengono richiamate le pertinenti NCO.IDE.A per quello che riguarda la dotazione di sicurezza per il volo sull'acqua.
- Art. 5 (sostanzialmente invariato):
 - Viene attribuito il carattere di "*eccezionalità*" alle restrizioni introducibili da ENAC



Differenze Bendinelli/AOPA

- Art. 6 (pochissime ma sostanziali integrazioni)
 - Viene contemplato esplicitamente l'uso degli aerodromi, salvo limitazioni (l'impianto della 133 era al contrario);
 - Viene esplicitamente contemplato e normato seguendo la gerarchia delle fonti dettate dalle norme internazionali (assenza di obblighi doganali entro l'Unione Europea e libera circolazione nell'area Shengen) il volo da e per le nazioni estere.
- Art. 7 (sostanzialmente invariato)
 - eliminazione del VDS/A
 - Reciprocità per VDS stranieri
- Art. 8 (sostanzialmente invariato)
 - Eliminazione dei riferimenti al VDS/A



Differenze Bendinelli/AOPA

- Art. 9 (profondamente integrato)
 - Concetto di self-declaration per la rispondenza dell'aeromobile a criteri di certificazione di nazioni EASA+FAA/Canada, etc..)
 - Concetto di prestazioni minime
 - Concetto di manutenzione riferito a criteri analoghi alla certificazione, comprendendo la TBO *"on condition"*
 - Sburocratizzazione del ruolo di AeCI
- Art. 10 (sostanzialmente invariato)
 - Solo uso del termine *"aeromobile"* in luogo di *"apparecchio~"*



Differenze Bendinelli/AOPA

- Art. 11 (profondamente integrato)
 - Uso gerarchico delle licenze (il mero possesso abilita al pilotaggio)
 - Proporzionalità tra licenza e uso di spazi aerei e aeroporti
 - Cancellazione dell'abilitazione al biposto e sua sostituzione, come da normative EASA, con esperienza acquisita come PIC
 - Possesso della licenza di fonìa per l'accesso agli aeroporti minori
 - Estensione, in linea con quello che succede in AG, dell'accesso ad aeroporti commerciali se il pilota ha licenze EASA
 - Reciprocità in Europa
- Art. 12 (pochissime ma sostanziali integrazioni)
 - Il caso del volo *"in formazione"* previsto da AIP-Italia non è trattato in quanto automaticamente previsto dalle Regole dell'Aria
 - Oltre alle manifestazione viene previsto il caso dell'allenamento e della formazione



Differenze Bendinelli/AOPA

- Art. 13 (pochissime ma sostanziali integrazioni)
 - Viene aumentato a due gli anni dall'ultima licenza scaduta per ottenere la licenza VDS
 - Sono omesse le parti che si riferiscono alla annotazione della visita medica e quelle relative alla abilitazione al biposto
- Art. 14 (sostanzialmente modificato)
 - La visita medica della patente automobilistica per la categoria almeno B é lecita purché non preveda limitazioni diverse da quella delle lenti correttive
- Art. 15 (sostanzialmente invariato)
 - Cambia la dizione da "è" a "può essere" nella dizione utilizzata;
 - Viene aggiunto il riferimento alla disabilità che viene demandato al regolamento tecnico AeCI
- Art. 16 (sostanzialmente invariato)
- Art. 17 (pochissime ma sostanziali integrazioni)
 - Per l'esercizio del privilegio del biposto è richiesta la maggiore età.



Differenze Bendinelli/AOPA

- Art. 18 (sostanzialmente invariato)
- Art. 19 (sostanzialmente invariato)
 - Non cambiano le età minime;
 - Viene modificato il riferimento alla modalità di esecuzione della visita medica;
 - Viene aggiunto che il trasporto passeggeri è comunque inibito ai minorenni.
- Art. 20 (sostanzialmente invariato)
- Art.21 (sostanzialmente invariato)
- Artt. 22-38 riguardano il Volo Libero
- Art. 39 (integrazioni in linea con l'impianto modificato del testo)
 - Si prevede la transizione automatica degli apparecchi VDS ad aeromobili VDS
 - Si prevede che le esistenti dichiarazioni di VDS/A siano elemento sufficiente come self-declaration di cui all'Art.9
 - Di fatto "sana" la situazione esistente