

Opt-Out 600kg (EU 2018/1139 Art.2, Comma 8)

Il punto di vista di AOPA Italia



AOPA ITALIA

Principio di ispirazione per definire la materia

un approccio “risk based” come è stato definite da EASA nella 1139/2018

- Dall'introduzione del DPR133 del **9 luglio 2010** sono trascorsi:
 - 10 anni
 - Circa 2500 velivoli avanzati
 - 10000 Attestati di VDS avanzato
- A fronte di una Aviazione Generale con un numero paragonabile/simile di mezzi e licenze, e con un maggior numero di ore volo, NON registriamo un numero significativamente differente di incidenti mortali (gli unici di cui si ha certezza)
- Il meccanismo “funziona” ed il parco macchine e' largamente dominato da mezzi nazionali e non, ispirati al mercato dominante (LSA Statunitense) che è stato introdotto **nel 2004 con MTOM 600kg**
- Quindi oggi c'e' gia' (da almeno 10 anni) de facto una categoria 450-600kg che circola con le regole del VDS/A

Aeromobili...

- La dichiarazione del costruttore che la macchina e' costruita secondo i dettami meccanici ed aerodinamici che rispondono ad un criterio indicato dall'Allegato V del DPR 133 ha funzionato sino ad oggi.
- In EASA-land come sappiamo esistono altri criteri (LTF-UL, BCAR-S, etc...)
- In paesi con cui EASA ha firmato un accordo bilaterale (Canada, USA, Brasile e Giappone) esistono criteri analoghi (LSA, AULA)

An **advanced ultra-light aeroplane** is defined as an aeroplane that has a type design that is in compliance with the standards specified in the manual entitled *Design Standards for Advanced Ultra-light Aeroplanes*. An advanced ultra-light aeroplane does not include powered parachute aircraft, trikes or powered gliders.

Manufacturers are required to notify the [Standards Branch, Operational Airworthiness, Aircraft Requirements](#) Division of any changes to the information on the list.

Owners of advanced ultra-light aeroplanes are responsible for maintaining the aeroplane in a "fit for flight" condition by adhering to the Manufacturer Specified Maintenance Program and for completing the manufacturer's Mandatory Actions in accordance with the manufacturer's instructions and time frame. While manufacturers are obliged to notify owners of Mandatory Actions, at times manufacturers may identify a need for corrective action that does not result in the issuance of a Mandatory Action. Owners are reminded that they are responsible for staying current on manufacturer recommended procedures affecting their aeroplane model.



Spesso non c'e' nulla da inventare...

Aeromobili...

An **advanced ultra-light aeroplane** is defined as an aeroplane that has a type design that is in compliance with the standards specified in the manual entitled *Design Standards for Advanced Ultra-light Aeroplanes*. An advanced ultra-light aeroplane does not include powered parachute aircraft, trikes or powered gliders.

Manufacturers are required to notify the [Standards Branch, Operational Airworthiness, Aircraft Requirements](#) Division of any changes to the information on the list.

Owners of advanced ultra-light aeroplanes are responsible for maintaining the aeroplane in a "fit for flight" condition by adhering to the Manufacturer Specified Maintenance Program and for completing the manufacturer's Mandatory Actions in accordance with the manufacturer's instructions and time frame. While manufacturers are obliged to notify owners of Mandatory Actions, at times manufacturers may identify a need for corrective action that does not result in the issuance of a Mandatory Action. Owners are reminded that they are responsible for staying current on manufacturer recommended procedures affecting their aeroplane model.



Spesso non c'è nulla da inventare...

Aeromobili... Proposta AOPA

- **Dichiarazione del costruttore** che l'aeromobile e' costruito in modo conforme ad un modello che risponde alle specifiche:
 - Del RAI-VEL ridotto / Allegato V del DPR133
 - Una specifica per aeromobile con MTOM 600kg di un qualsiasi paese EASA
 - Una specifica per aeromobile con MTOM 600kg di paesi extra-UE con accordo bilaterale (USA, Canada, Brasile, Giappone)
- Vista la situazione peculiare delle aviosuperfici italiane riteniamo che sia da salvaguardare l'utilizzo di eliche PVV che sono conformi ad un modello che risponde a criteri di certificazione (MT-Propeller, GT-Tonini, WoodComp, etc...)
- In questo caso l'elica deve essere accompagnata da una anloga dichiarazione del costruttore della stessa e da un W&B prodotto da una entità autorevole (manutentore certificato, CAP, etc...)

Manutenzione Motori

- Applicazione dei concetti *“On Condition”*
- Questa metodologia manutentiva è attualmente già riconosciuta da ENAC per i motori Lycoming e Continental (Linee Guida 2015/004-NAV del 26 Ottobre 2015)
- AOPA Italia ha elaborato, con la collaborazione di esperti operatori qualificati un programma specifico per la manutenzione *“On Condition”* dei motori Rotax (applicabile comunque anche per altri produttori), **operazione da dichiarare a cura del proprietario**
- Per i velivoli USA (ma non solo) non utilizzati commercialmente, **la manutenzione “On Condition” è sempre ammessa per default**
- Attualmente volano in Italia motori Rotax non certificati con età calendariale superiore ai 20 anni mantenuti senza alcun problema, non si ha evidenza di problematiche legate all’età dei motori.

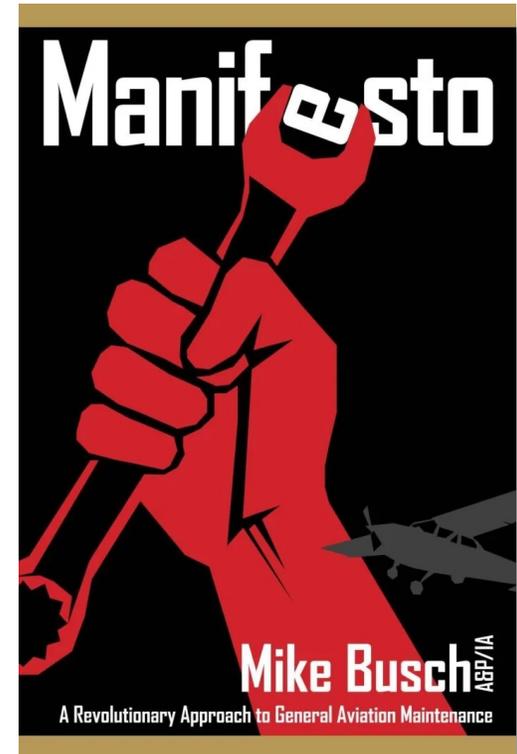
Manutenzione Motori

- Scrive ad AOPA Italia il massimo esperto mondiale di manutenzione

(Mike Busch):

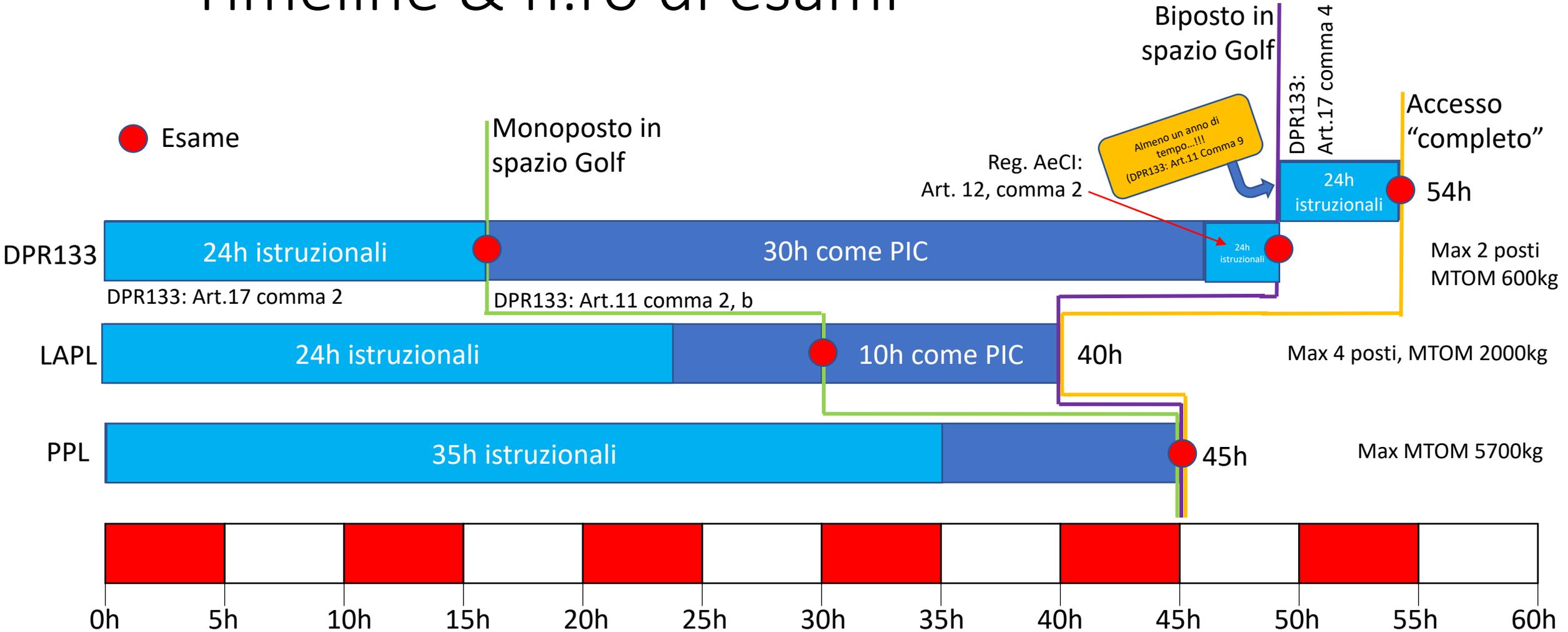
*In the US, manufacturer-specified maintenance intervals (inspection, overhaul, or replacement) are NEVER compulsory for a non-commercial (Part 91) owner/operator, unless such intervals are either (1) mandated by Airworthiness Directive or (2) set forth in an FAA-approved Airworthiness Limitations section of the maintenance manual or instructions for continued airworthiness. **Neither of these two exceptions apply to the Rotax engines.***

*It makes no difference what the manufacturer says about this. The manufacturer may use words like "mandatory" or "critical" or "must" or "shall" but what words the manufacturer uses is irrelevant. The basic principle is that in the U.S., no manufacturer ever has the authority to tell an aircraft owner what maintenance he must do or when he must do it. **Only the FAA has that authority, and the FAA may only exercise its authority by issuing an Airworthiness Directive or approving an Airworthiness Limitations section of a maintenance manual or instructions for continued airworthiness.***



Licenze EASA vs. Nazionale (Attestati AeCI)

Timeline & n.ro di esami





Licenze EASA vs. Nazionale (Attestati AeCI)

- L'attestato VDS/A e' soggetto a syllabus praticamente identico a quello delle licenze EASA
- Richiede un numero maggiore di ore complessive
- Prevede 4 esami (tre "in volo" ed uno di RTF)
- Questa combinazione minimizza la probabilita' di incontrare 4 commissioni "compiacenti"
- Pertanto AOPA ritiene che il possesso di VDS/A sia dimostrato essere ampiamente sufficiente per il pilotaggio di aeromobili 450-600kg.



Licenze EASA vs. Nazionale (Attestati AeCI)

- AOPA ritiene necessario un approccio simile a quello di altri paesi (UK o Canada come abbiamo citato) , in cui la gerarchia delle Licenze permetta la conduzione dei velivoli fino a 600 Kg :
- ai titolari di Licenza/Attestato (AeCI)
- ai piloti in possesso di Licenze FCL o Licenze Militari, in corso di validità