REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/133 DELLA COMMISSIONE

del 28 gennaio 2025

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda le operazioni non commerciali condotte in condizioni di volo a vista con autogiri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 31, paragrafo 1, lettera a),

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([2]) stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo degli aeromobili di cui al regolamento (UE) 2018/1139.

(2) Sul mercato dell'Unione europea stanno arrivando nuovi tipi di autogiri con una massa massima al decollo superiore a 600 kg. Si prevede che tali aeromobili saranno coinvolti solo in operazioni non commerciali condotte in condizioni di volo a vista (VFR). Sebbene rientrino nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139, tali aeromobili non sono attualmente inclusi nel regolamento (UE) n. 965/2012.

(3) È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 al fine di far sì che vi siano norme dell'Unione europea idonee e adeguate per l'utilizzo sicuro degli autogiri che garantiscano l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 29 del regolamento (UE) 2018/1139 e la conformità agli stessi.

(4) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha preparato un progetto di atto di esecuzione e lo ha presentato alla Commissione unitamente al parere n. 04/2024 ([3]), conformemente all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito conformemente all'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

1) l'articolo 1 è così modificato:

   a) al paragrafo 1, il termine «elicotteri» è sostituito dal termine «aerogiri»;

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([2]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).
([3]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

b) è inserito il paragrafo 8 seguente:

«8. Il presente regolamento non si applica alle operazioni seguenti condotte con autogiri:

a) operazioni commerciali, ad eccezione delle operazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 4 *bis*;

b) operazioni condotte secondo le regole del volo strumentale.»;

2) all'articolo 2 è inserito il punto 15) seguente:

«15) "autogiro", un tipo di aerogiro sostenuto in volo dalla reazione dell'aria su massimo due rotori, che ruotano liberamente su un asse sostanzialmente verticale.»;

3) l'articolo 5 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo 4 bis seguente:

«4 *bis*. Gli operatori di autogiri che effettuano operazioni non commerciali condotte in condizioni di volo a vista utilizzano l'aeromobile in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.»;

b) al paragrafo 5, lettera b), il termine «elicotteri» è sostituito dal termine «aerogiri»;

4) l'articolo 6 è così modificato:

al paragrafo 3, lettere a) e b), il termine «elicottero» è sostituito dal termine «aerogiro»;

5) l'allegato I (Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a IX) e l'allegato VII (parte NCO) sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 18 febbraio 2026.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2025

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione è così modificato:

1) l'allegato I (Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a IX) è così modificato:

   a) alla definizione 30), dopo il termine «velivoli» sono inseriti i termini «o degli autogiri»;

   b) alla definizione 69), lettera a), punto ii), il termine «elicottero» è sostituito dal termine «aerogiro»;

   c) alla definizione 82), lettera b), il termine «elicottero» è sostituito dal termine «aerogiro»;

2) l'allegato VII (parte NCO) è così modificato:

   a) la norma NCO.GEN.115 è sostituita dalla seguente:

   «NCO.GEN.115 Rullaggio di velivoli o autogiri

   Un velivolo o un autogiro può rullare nell'area di movimento di un aerodromo soltanto se la persona ai comandi:

   a) è un pilota adeguatamente qualificato; o

   b) è stata designata dall'operatore e:

      1) è addestrata al rullaggio del velivolo o dell'autogiro;

      2) è addestrata all'uso del radiotelefono, se sono necessarie comunicazioni radio;

      3) ha ricevuto istruzioni in merito alla conformazione (layout) dell'aerodromo, ai percorsi, ai segnali, alla segnaletica orizzontale, alle luci, ai segnali e alle istruzioni per il controllo del traffico aereo (ATC), alla fraseologia e alle procedure; e

      4) è in grado di attenersi agli standard operativi richiesti per il movimento sicuro del velivolo o dell'autogiro nell'aerodromo.»;

   b) il titolo della norma NCO.OP.120 è sostituito dal seguente:

   «**NCO.OP.120 Procedure antirumore**»;

   c) il titolo della norma NCO.OP.125 è sostituito dal seguente:

   «**NCO.OP.125 Rifornimento di combustibile/energia e lubrificante**»;

   d) il titolo della norma NCO.OP.155 è sostituito dal seguente:

   «NCO.OP.155 Autorizzazione a fumare a bordo»

   e) il titolo della norma NCO.OP.175 è sostituito dal seguente:

   «**NCO.OP.175 Condizioni per il decollo**»;

   f) è inserita la nuova norma NCO.OP.207 seguente:

   «NCO.OP.207 Condizioni per l'avvicinamento e l'atterraggio — Autogiri

   Prima di iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio, il pilota in comando deve verificare che, in base alle informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche dell'aeroporto o del sito operativo e le condizioni della pista che si intende utilizzare non pregiudichino l'effettuazione in sicurezza dell'avvicinamento, dell'atterraggio o del mancato avvicinamento.»;

   g) al capo D, il titolo della sezione 2 è sostituito dal seguente:

   «SEZIONE 2 — AEROGIRI»

   h) alla norma NCO.IDE.H.100, lettera a), punto 4), e lettera c), punto 2), il termine «elicottero» è sostituito dal termine «aerogiro»;

   i) la norma NCO.IDE.H.105 è sostituita dalla seguente:

   «NCO.IDE.H.105 Equipaggiamento minimo per il volo

   Un volo non può essere iniziato qualora uno degli strumenti dell'aerogiro o uno degli equipaggiamenti o delle funzioni necessari per il volo sia non operativo o mancante, a meno che:

   a) l'aerogiro sia utilizzato conformemente alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), se definita; o

b) l'aerogiro sia soggetto a un permesso di volo rilasciato conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.»;

j) la norma NCO.IDE.H.115 è sostituita dalla seguente:

«**NCO.IDE.H.115 Luci operative**

Gli aerogiri utilizzati di notte devono essere equipaggiati con:

a) un sistema di luci anticollisione;

b) fanali di navigazione/posizione;

c) un faro di atterraggio;

d) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico dell'aerogiro, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per un impiego sicuro dell'aerogiro;

e) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico dell'aerogiro, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti i compartimenti passeggeri;

f) una torcia portatile individuale per ogni postazione dei membri d'equipaggio; e

g) luci che permettano di conformarsi alla normativa internazionale sulla prevenzione delle collisioni in mare qualora l'aerogiro sia anfibio.»;

k) la norma NCO.IDE.H.120 è così modificata:

i) alla lettera a), il termine «elicotteri» è sostituito dal termine «aerogiri»;

ii) alla lettera b), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«b) Gli aerogiri impiegati in condizioni VMC di notte, o se la visibilità è inferiore a 1 500 m, o in condizioni tali da non poter mantenere l'aerogiro in un sentiero di volo desiderato senza riferimento a uno o più strumenti aggiuntivi, devono essere equipaggiati, in aggiunta ai dispositivi di cui alla lettera a), con:»;

iii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Gli aerogiri utilizzati in condizioni di visibilità inferiore a 1 500 m, o in condizioni tali da non poter mantenere l'aerogiro in un sentiero di volo desiderato senza riferimento a uno o più strumenti aggiuntivi, devono essere equipaggiati, in aggiunta ai dispositivi di cui alle lettere a) e b), con un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti ai sistemi per l'indicazione della velocità di cui alla lettera a), punto 4), dovuti a condensazione o ghiacciamento.»;

l) alla norma NCO.IDE.H.135, il termine «elicotteri» è sostituito dal termine «aerogiri»;

m) la norma NCO.IDE.H.140 è sostituita dalla seguente:

«**NCO.IDE.H.140 Posti a sedere, cinture di sicurezza, sistemi di vincolo e dispositivi di sicurezza per bambini**

a) Gli aerogiri devono essere equipaggiati con:

1) un posto o una cuccetta per ogni persona a bordo di età pari o superiore a 24 mesi o una postazione per ciascun membro dell'equipaggio o specialista a bordo;

2) una cintura di sicurezza per ogni sedile passeggero, bretelle per ogni cuccetta e dispositivi di ritenuta per ogni postazione;

3) per gli aerogiri il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 31 dicembre 2012, una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto per ogni passeggero di età pari o superiore a 24 mesi;

4) un dispositivo di sicurezza per bambini per ogni persona a bordo di età inferiore a 24 mesi; e

5) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto che incorpori un sistema che trattiene automaticamente il busto dell'occupante in caso di decelerazione rapida in ogni posto dell'equipaggio di condotta.

b) Una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto deve avere un unico punto di sgancio.»;

n) alla norma NCO.IDE.H.145, lettera a), il termine «elicotteri» è sostituito dal termine «aerogiri»;

o) la norma NCO.IDE.H.155 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.H.155 Ossigeno supplementare – aerogiri non pressurizzati

Gli aerogiri non pressurizzati utilizzati in condizioni in cui è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla norma NCO.OP.190 devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di conservare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.»;

p) alla norma NCO.IDE.H.160, lettera a), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«a) Gli aerogiri, ad eccezione degli elicotteri ELA2, devono essere dotati di almeno un estintore a mano:»;

q) alla norma NCO.IDE.H.165, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Se vengono contrassegnate zone della fusoliera dell'aerogiro adatte per l'ingresso delle squadre di salvataggio durante un'emergenza, tali zone devono essere contrassegnate come indicato alla figura 1.»;

r) la norma NCO.IDE.170 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.H.170 Trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT)

a) Gli aerogiri certificati per una configurazione operativa massima di sedili passeggeri superiore a sei devono essere dotati di:

1) un ELT automatico; e

2) un ELT di sopravvivenza [ELT(S)] in un canotto di salvataggio o in un giubbotto salvagente se l'aerogiro viene utilizzato a una distanza dalla costa corrispondente a più di 3 minuti di volo alla velocità normale di crociera.

b) Gli aerogiri certificati per una configurazione operativa massima di sedili passeggeri uguale o inferiore a sei devono essere dotati di un ELT di sopravvivenza [ELT(S)] o un localizzatore personale satellitare (PLB), trasportato da un membro dell'equipaggio o da un passeggero, oppure di un ELT automatico.

c) Gli ELT di qualunque tipo e i PLB devono essere in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 406 MHz.»;

s) la norma NCO.IDE.H.175 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.H.175 Voli sopra l'acqua

a) Gli aerogiri devono essere dotati di un giubbotto salvagente per ogni persona a bordo o di un mezzo galleggiante equivalente individuale per ogni persona a bordo di età inferiore a 24 mesi, che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile o dalla cuccetta della persona cui è destinato, se:

1) in volo su una distesa d'acqua oltre la distanza di autorotazione dalla costa quando, in caso di avaria al motore critico, l'aerogiro non è in grado di sostenere il volo orizzontale; o

2) in volo su una distesa d'acqua oltre la distanza di planata dalla costa quando, in caso di avaria al motore critico, l'autogiro non è in grado di sostenere il volo orizzontale; o

3) in volo su una distesa d'acqua a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera, quando, in caso di avaria al motore critico, l'aerogiro è in grado di sostenere il volo orizzontale; o

4) si decolla o si atterra in un aerodromo o sito operativo dove il sentiero di decollo o di avvicinamento è sull'acqua.

b) Ciascun giubbotto salvagente o mezzo galleggiante equivalente deve essere dotato di un sistema di illuminazione elettrica per facilitare la localizzazione delle persone.

c) Il pilota in comando di un aerogiro utilizzato in un volo sull'acqua a una distanza dalla costa corrispondente a più di 30 minuti di volo alla velocità normale di crociera o 50 NM, a seconda di quale dei due valori è minore, deve determinare i rischi per la sopravvivenza degli occupanti dell'aerogiro in caso di ammaraggio, in base ai quali deve determinare il trasporto di:

1) equipaggiamento per inviare i segnali di soccorso;

2) canotti di salvataggio in numero sufficiente per trasportare tutte le persone a bordo, stivati in modo tale da facilitare il loro utilizzo immediato in caso di emergenza; e

3) equipaggiamento di sopravvivenza comprendente i mezzi per mantenersi in vita, adeguati al tipo di volo da intraprendere.

d) Il pilota in comando deve determinare i rischi di sopravvivenza degli occupanti dell'aerogiro in caso di ammaraggio al momento di decidere se i giubbotti salvagente di cui alla lettera a) devono essere indossati da tutti gli occupanti.»;

t) alla norma NCO.IDE.H.180, il termine «elicotteri» è sostituito dal termine «aerogiri»;

u) la norma NCO.IDE.H.185 è sostituita dalla seguente:

«**NCO.IDE.H.185 Tutti gli aerogiri utilizzati in voli sull'acqua — Ammaraggio**

Gli aerogiri in volo sull'acqua in un ambiente ostile ad una distanza superiore a 50 NM dalla costa devono rispettare una delle seguenti condizioni:

a) essere progettati per atterrare sull'acqua in conformità alle specifiche di certificazione pertinenti;

b) essere certificati per l'ammaraggio in conformità alle specifiche di certificazione pertinenti;

c) essere dotati di equipaggiamento di galleggiamento di emergenza.»;

v) la norma NCO.IDE.H.190 è sostituita dalla seguente:

«**NCO.IDE.H.190 Apparecchiature radio**

a) Se richiesto dai requisiti applicabili dello spazio aereo sorvolato, gli aerogiri devono essere dotati di apparecchiature radio in grado di condurre comunicazioni a due vie con le stazioni aeronautiche e su frequenze tali da soddisfare i requisiti dello spazio aereo.

b) Le apparecchiature radio, se richieste dalla lettera a), devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

c) Se viene richiesta più di un'apparecchiatura radio, ciascuna deve essere indipendente dalle altre, in modo che un'avaria a un'apparecchiatura non causi un'avaria a un'altra.

d) Qualora sia obbligatorio un sistema di comunicazione radio in aggiunta al sistema interfonico per l'equipaggio di condotta richiesto al punto NCO.IDE.H.135, gli aerogiri devono essere dotati di un tasto di trasmissione sui comandi di volo per ciascun pilota richiesto e/o membro d'equipaggio alla propria postazione.»;

w) alla norma NCO.IDE.H.200, il termine «elicotteri» è sostituito dal termine «aerogiri»;

y) è inserita la nuova norma NCO.SPEC.172 seguente:

«**NCO.SPEC.172 Prestazioni e criteri operativi — Autogiri**

Quando opera un autogiro ad un'altezza inferiore a 150 m (500 ft) sopra un'area non congestionata, per operazioni di autogiri che non sono in grado di sostenere il volo livellato in caso di avaria al motore critico, il pilota in comando deve aver:

a) stabilito procedure operative per ridurre al minimo le conseguenze di un'avaria al motore; e

b) informato tutti i membri d'equipaggio e specialisti a bordo sulle procedure da seguire in caso di atterraggio forzato.».