



## VADEMECUM FIVL – COVID-19 IN TEMA DI SPORT “VOLO LIBERO”

### 1) POSSO SVOLGERE ATTIVITA' DI VOLO LIBERO?

Il DPCM in vigore alla data di pubblicazione del presente vademecum, **autorizza lo svolgimento dell'attività di volo libero** (parapendio e delta-plano) trattandosi di “attività sportiva”. Lo sport del “volo libero”, essendo disciplina CONI, è indubitabilmente disciplina sportiva. E' autorizzato anche lo spostamento in auto (o con mezzo pubblico) per raggiungere il luogo di svolgimento dell'attività sportiva e ciò nei limiti e con l'osservanza di quanto prescritto nel DPCM. Non è in ogni caso permesso lo spostamento fuori Regione di appartenenza sino a nuove disposizioni governative. Regioni e Comuni possono imporre limiti più restrittivi: ogni pilota ha l'obbligo di informarsi sull'esistenza di tali eventuali limitazioni vigenti nella propria zona di residenza o domicilio. Si consiglia vivamente (nello spirito del DPCM), se possibile di recarsi in un luogo di volo più prossimo alla propria residenza o domicilio. Per ulteriori delucidazioni, facciamo riferimento ai pareri già pubblicati nel sito della FIVL.

### 2) DEVO AVERE UN TESSERAMENTO?

Ai fini dello svolgimento dell'attività sportiva **non è necessario essere tesserati ad una ASD** (o società sportiva) aderente al CONI o ad un Aeroclub, né è necessaria la “tessera FAI”. Prendendo esempio da altri sport, in bicicletta può andare sia il tesserato che il semplice amatore. La distinzione tra sportivo “agonista” o “dilettante” è inconferente e non prevista dal DPCM, a previsione del quale tutti sono ugualmente sportivi e possono praticare lo sport.

### 3) GLI ATLETI PROFESSIONISTI O DI INTERESSE NAZIONALE?

Gli atleti di interesse nazionale e professionisti sono ulteriormente disciplinati per quanto riguarda stage, allenamenti ecc.. per questo aspetto vi invitiamo a fare riferimento alla “**Lega Piloti**” che cura quest'ambito del nostro sport. In ogni caso, allo stato attuale non ci constano professionisti o atleti di interesse nazionale che non siano già ad oggi coordinati dalla lega Piloti. Se, in pratica, non siete iscritti o non sapete cos'è la Lega Piloti, e non avete la tessera FAI, automaticamente non siete atleti di interesse nazionale. Infatti quando il DPCM parla di “professionisti” non si riferisce a bipostisti ed istruttori, ma ad

atleti che traggono un compenso economico a fronte dei loro risultati sportivi, mentre gli atleti di interesse nazionale sono tali esclusivamente per i loro risultati agonistici (attuali).

### 4) POSSO SVOLGERE ATTIVITA' BIPOSTO?

Il biposto può essere svolto solo con i “congiunti” conviventi (non con i congiunti non conviventi, in quanto in tal caso è comunque fatto obbligo di distanziamento). **Allo stato attuale, pertanto, l'attività di biposto non può generalmente essere praticata.**

### 5) COME DEVO COMPORTARMI NEI SITI DI VOLO (DPI, sanificazioni, distanziamento ecc.)?

Per quanto attiene al comportamento in decollo ed atterraggio, l'utilizzo dei dispositivi (DPI), pulizia e sanificazione attrezzature, modalità di ritrovo nelle aree di volo ecc. **si segnala che la Lega Piloti ha elaborato un eccellente un PROTOCOLLO che si raccomanda di seguire a tutti i club di volo ed ai piloti.** Evitiamo pertanto di ricopiare in questo vademecum quanto è già ivi impeccabilmente scritto: il protocollo è visibile e scaricabile al seguente link sul sito web della Lega Piloti stessa: <https://legapiloti.it/protocollo-per-stage-allenamenti-meeting-sociali-e-gare/>

### 6) SONO ASSICURATO?

**Tutti i piloti assicurati con polizza convenzionata FIVL sono assolutamente coperti, senza eccezioni, alle condizioni usuali di polizza e, dunque, senza rivalsa.** Affermazioni discordanti in tema di assicurazione sono totalmente prive di fondamento. Qualora dovessero esserci sospensioni della copertura o limitazioni sarà cura di FIVL comunicarle con immediatezza. In assenza di tali comunicazioni, vi preghiamo di non rivolgere richieste di chiarimenti o rassicurazioni: sono inutili e fanno perdere prezioso tempo a chi sono rivolte. I piloti non assicurati con FIVL hanno l'onere di rivolgersi, in caso di dubbio, alla propria compagnia assicuratrice.

### 7) SONO UN AEROMOBILE?

Il DPR 133, il Regolamento Regole dell'Aria ENAC, SERA, definiscono parapendio e delta-plano “**apparecchi per il volo libero**”; gli apparecchi per il volo libero a loro volta, in forza della Legge 106/85 (art. 1 ed allegato) appartengono



agli “apparecchi VDS”. L’art. 743 Cod. Nav e l’art. 1 della L. 106/85 affermano che a tali apparecchi **non si applicano le disposizioni del codice della navigazione sugli aeromobili, ed esplicitamente quelle del Libro primo, Parte seconda del codice stesso**. Del resto al volo libero risulta impossibile applicare anche la quasi totalità della rimanente parte del codice della navigazione aerea (il libro secondo, ad esempio, tratta di immatricolazioni, di imprese di navigazione aerea, di equipaggi, di contratti per il personale di volo ecc. tutte cose che per il VL sono del tutto inapplicabili, irrilevanti ed ininfluenti ... anche perché sono esplicitamente riferite proprio a quegli “aeromobili” (di cui all’art. 743 e segg.) che non sono “apparecchi VDS”.

Pertanto, essendo il Volo Libero soggetto ad una legge speciale che “deroga” al codice della navigazione aerea nella sua sostanziale totalità, noi per la legge siamo “Apparecchi VDS” e, più specificamente “apparecchi per il volo libero”. Quando un provvedimento giuridico vuole normarci, allora esso esplicita “apparecchio VDS” o “apparecchio per volo libero”. Quando ENAC si rivolge a noi vololibéristi ENAC ci chiama con il nostro nome giuridico “apparecchio per il volo libero” e non ci definisce semplicemente aeromobili, per evidenti ragioni di chiarezza e comprensibilità dei provvedimenti.

Invitiamo a non elucubrare o compiere speculazioni o interpretazioni limitative e fantasiose appellandosi al fatto che delta e parapendio sono aeromobili a tutti gli effetti, con conseguenti conclusioni senz’altro fuorvianti, perché ciò genera incertezza in un momento delicato, nel quale di incertezze ve ne sono già sin troppe. In caso di dubbi sulla legislazione aeronautica vi invitiamo a consultare fonti autorevoli e qualificate in materia di diritto.

## **8) ESISTONO NOTAM CHE LIMITANO IL VOLO LIBERO PER IL COVID-19?**

Il “famoso” notam emanato in tema di Covid-19 **non chiude spazi aerei**. Esso riguarda le operazioni di volo da aeroporti ed aviosuperfici ed attiene a velivoli diversi da delta e parapendio. Il volo libero, quello praticato da un pendio, vola da “qualsiasi area idonea” ai sensi dell’art. 6 del DPR 133/2010. “**Area idonea**” è una definizione giuridica ben precisa in quanto contenuta in un testo normativo (DPR 133 - art. 6), e dunque non è “aviosuperficie” (nemmeno occasionale), perché le aviosuperfici (anche occasionali) sono disciplinate da altre normative inconferenti con

il volo libero (salvi casi particolari).

### **Pertanto il NOTAM in questione non limita in alcun modo l’attività di volo libero.**

Di conseguenza se si afferma: “... *si ma il notam non ci ha esplicitamente esclusi ...*”, si tratta di un commento illogico. Un eventuale divieto deve solo specificare cosa è vietato ed a chi è vietato, non deve affermare ciò che è permesso e a chi è permesso (altrimenti invece che pubblicare un notam si dovrebbero pubblicare interi volumi). Ad esempio il sindaco del vostro paese vieta il transito a mezzi di trasporto merci, ma voi avete solo la bicicletta; chiedete forse al sindaco: “*è vietato anche per me? Perché non hai scritto che le bici possono?*”. Il sindaco, se è gentile vi risponderà in modo garbato che è vietato solo ciò che lui ha scritto essere vietato (cioè transito ai camion), se è meno gentile vi rimanda a studiare alle scuole elementari.

Nota conclusiva: il presente vademecum è volutamente scritto in modo atecnico, al solo fine di favorire immediata comprensione a tutti in forma sintetica e di FAQ, evitando in tal modo di ingenerare ulteriore confusione che potrebbe nascere dall’uso di un - certamente più corretto, ma di minor comprensibilità - linguaggio giuridico ed aeronautico.

Publicato da FIVL – Torino - in data 4 maggio 2020

Avv. Luca Basso

Avv. Isabella Oderda

Il Presidente FIVL  
Ennio Favero

Il Consiglio Direttivo