

REPUBBLICA DI SAN MARINO
AUTORITA' PER L'AVIAZIONE CIVILE



REGOLAMENTO DELL'AVIAZIONE CIVILE DI SAN MARINO

**REQUISITI PER GLI AEROMOBILI PER IL VOLO
DA DIPORTO O SPORTIVO (MLA)**

SM-CAR AM 3

Approvazione

Ing. Marco Conti
Funzionario dell'Autorità per l'Aviazione Civile della Repubblica di San
Marino

Data: 15/03/2011



PREMESSA

Il presente SM-CAR AM 3 definisce i requisiti applicabili agli aeromobili per il volo da diporto o sportivo (MLA).



INDICE DEL CONTENUTO

PREMESSA	2
ELENCO DELLE PAGINE VALIDE.....	4
INDICE DEGLI AGGIORNAMENTI.....	5
SM-CAR AM 3.01.01 Generalità.....	6
SM-CAR AM 3.01.02 Validità.....	6
SM-CAR AM 3.01.03 Definizioni.....	6
SM-CAR AM 3.01.04 Categorie di aeromobili MLA.....	7
SM-CAR AM 3.01.05 Applicabilità	8
SM-CAR AM 3.01.06 Registrazione.....	8
SM-CAR AM 3.01.07 Scheda tecnica di registrazione	10
SM-CAR AM 3.01.08 Rinnovo del certificato di registrazione.....	11
SM-CAR AM 3.01.09 Cambio di proprietà	11
SM-CAR AM 3.01.10 Inabilitazione al volo	12
SM-CAR AM 3.01.11 Marche e targa di registrazione.....	12
SM-CAR AM 3.01.12 Dimostrazione di conformità.....	13
SM-CAR AM 3.01.13 Modifica	13
SM-CAR AM 3.01.14 Riparazione	14
SM-CAR AM 3.01.15 Impiego.....	15
SM-CAR AM 3.01.16 Interdizione al volo.....	15
SM-CAR AM 3.01.17 Apparatî radio	16
SM-CAR AM 3.01.18 Disposizioni Transitorie.....	16
ALLEGATO 1 – CERTIFICATO DI REGISTRAZIONE PER AEROMOBILI MLA.....	17
ALLEGATO 2 – VERBALE DI PESATA.....	17
ALLEGATO 3 – SCHEDE TECNICHE DI REGISTRAZIONE	17
ALLEGATO 4 – TARGA DI REGISTRAZIONE	17
ALLEGATO 5- ELENCO MODELLI AMMESSI (CANCELLATO).....	18

ELENCO DELLE PAGINE VALIDE

PAGINA	EDIZIONE	REVISIONE	DATA
1	4	0	Luglio 2010
2	4	0	Luglio 2010
3	4	0	Luglio 2010
4	4	0	Luglio 2010
5	4	0	Luglio 2010
6	4	0	Luglio 2010
7	4	0	Luglio 2010
8	4	0	Luglio 2010
9	4	0	Luglio 2010
10	4	0	Luglio 2010
11	4	0	Luglio 2010
12	4	0	Luglio 2010
13	4	0	Luglio 2010
14	4	0	Luglio 2010
15	4	0	Luglio 2010
16	4	0	Luglio 2010
17	4	0	Luglio 2010
18	4	2	Febbraio 2011

Il presente documento è composto da 18 pagine, inclusi la copertina e gli allegati.

INDICE DEGLI AGGIORNAMENTI

REVISIONE	EDIZIONE	DATA	ESEGUITO DA	OGGETTO DELL'AGGIORNAMENTO
0	1	Maggio 2004	BV	1ª edizione - originale
0	2	Novembre 2004	BV	2ª edizione
1	2	Dicembre 2004	BV	Revisione generale
2	2	Febbraio 2005	BV	Revisione generale
0	3	Novembre 2007	CAA	3° edizione
1	3	Febbraio 2009	CAA	Allegato 5
2	3	Giugno 2010	CAA	Allegato 5
3	3	Giugno 2010	CAA	Allegato 5
0	4	Luglio 2010	CAA	4° edizione
1	4	Ottobre 2010	CAA	Allegato 5
2	4	Febbraio 2011	CAA	Allegato 5 (eliminato)

CAPITOLO 1

REQUISITI

SM-CAR AM 3.01.01 Generalità

- (1) Solo gli aeromobili MLA per i quali è stata dimostrata la rispondenza alla presente SM-CAR AM 3 sono idonei alla registrazione e registrazione da parte della CAA-SMR.
- (2) Il grado di aeronavigabilità definito dal SM-CAR AM 3 non è tale da consentire l'impiego degli aeromobili MLA per il trasporto pubblico, così come non è idoneo per il rilascio di un certificato di aeronavigabilità conformemente all'annesso 6 I.C.A.O. da parte della CAA-SMR.
- (3) La CAA-SMR può svolgere qualsiasi tipo di verifica per accertare che l'aeromobili MLA per il quale è stato chiesto il rilascio del certificato di registrazione, sia rispondente alla propria categoria di classificazione e sia in condizione di volare in sicurezza.

SM-CAR AM 3.01.02 Validità

Il presente SM-CAR AM 3 (Edizione 4, Revisione 0 – 22 Luglio 2010) entra in vigore dalla data di pubblicazione sul sito internet.

SM-CAR AM 3.01.03 Definizioni

Nel testo del presente SM-CAR AM 3 sono utilizzate le seguenti definizioni:

'Massa a vuoto base (BEM)' indica la massa a vuoto di un aeromobili comprese le dotazioni tipo, tutto l'olio motore, il refrigerante ed il combustibile non consumabile. E' uguale alla massa a vuoto più la massa di tutto l'olio ed il refrigerante del motore necessari per riempire le tubazioni ed i rispettivi serbatoi, ed ogni dotazione tipo. La massa a vuoto base è la configurazione base con riferimento alla quale sono calcolati i dati di carico.

'Velocità calibrata (CAS)' indica la velocità all'aria dell'aeromobili in condizioni ISA, corretta per gli errori di posizione e strumentale.

EASA: European aviation safety agency

FAA: Federal Aviation Authority

'Test funzionale' indica una prova quantitativa al fine di determinare se una o più funzioni di sistema o sottosistema o componenti performano determinati limiti. Questo test può essere richiamato per speciali equipaggiamenti.

'Atmosfera Tipo (ISA)' indica un'ipotetica atmosfera le cui caratteristiche si basano su medie climatologiche comprendenti vari fattori fisici come definiti nel documento ICAO 7488/2.

'Costruttore' indica il costruttore industriale, l'assemblatore industriale di scatole di montaggio, i rappresentanti e gli importatori della produzione estera dei suddetti tipi di aeromobili purchè muniti dei poteri di rappresentanza per le specifiche attestazioni,

'Massa massima al decollo (MTOM)' indica la massa massima consentita per l'inizio della corsa di decollo.

'Micro Light Aircraft (MLA)' indica un aeromobile avente non più di due (2) posti, V_{so} non superiore a 35Kts (65Km/h) CAS e massa massima al decollo non superiore a quanto specificato nel paragrafo SM-CAR AM 3.01.05. E' anche denominato Ultra Light Aircraft od Ultra Legers Motorises (ULM).

'Prescrizione di Sicurezza (SD - Safety Directive)' indica la comunicazione ufficiale emanata dalla CAA-SMR con cui è resa obbligatoria la conformità a modifiche, sostituzioni, controlli, prove, ispezioni speciali, divieti o limitazioni di impiego, ed altri provvedimenti.

Standard empty mass (massa standard a vuoto): è la massa a vuoto indicata dal costruttore per l'aeromobile standard con liquidi oli e carburante non usabile.

'Manuale di istruzioni tecniche' indica il documento contenente la descrizione dettagliata dell'aeromobile, dei relativi impianti ed equipaggiamenti e che fornisce istruzioni per il montaggio, se applicabile.

Technical Standard Order (TSO) è una specifica di aeronavigabilità rilasciata dalla Autorità competente per un certo prodotto al fine di assicurare la compatibilità ai requisiti essenziali ed alle performance minime standard per quel determinato prodotto. La definizione comprende gli ETSO o documenti simili.

'Combustibile non consumabile' indica il combustibile rimanente dopo il consumo di quello utilizzabile.

'Combustibile consumabile' indica la parte di combustibile totale disponibile per il consumo come definito in accordo agli standard applicabili.

'Manuale dell'utilizzatore' indica il documento contenente sia le istruzioni di volo sia quelle di manutenzione. Può essere costituito da un volume onnicomprensivo o da due volumi separati.

'V_{so}' indica la velocità di stallo o la velocità minima di volo livellato uniforme alla quale l'aeromobile è controllabile in configurazione di atterraggio.

SM-CAR AM 3.01.04 Categorie di aeromobili MLA

Le limitazioni di cui al paragrafo SM-CAR AM 3.01.05 sono applicabili alle seguenti categorie di aeromobili MLA:

- (1) palloni e dirigibili;
- (2) motoalianti;
- (3) aeroplani.

I requisiti si intendono applicabili a qualsiasi tipo di aeromobile MLA, indipendentemente che sia

dotato di superfici aerodinamiche rigide o flessibili e che il suo governo avvenga tramite superfici di comando convenzionali o con qualsiasi altro metodo.

Nel caso in cui i requisiti del presente SM-CAR AM 3 risultino inappropriati a particolari configurazioni di progetto e di costruzione, sarà necessario riconsiderare la validità dei requisiti per ogni singolo caso, e la CAA-SMR dovrà essere consultata in merito ai requisiti applicabili.

SM-CAR AM 3.01.05 Applicabilità

Il documento SM-CAR AM 3 prescrive i requisiti applicabili a:

- (1) aeromobili motorizzati monoposto aventi le seguenti caratteristiche (eccetto palloni e dirigibili):
 - (a) massa massima al decollo non superiore a 300 Kg;
 - (b) massa massima al decollo non superiore a 330 Kg per anfibi ed idrovolanti;
 - (c) velocità di stallo (V_{so}), senza potenza, non superiore a 35Kts (65Km/h);
- (2) aeromobili motorizzati biposto aventi le seguenti caratteristiche (eccetto palloni e dirigibili):
 - (a) massa massima al decollo non superiore a 450 Kg;
 - (b) massa massima al decollo non superiore a 472,5 per anfibi ed idrovolanti o aeromobili equipaggiati con paracadute balistico; per aeromobili già immatricolati prima della entrata in vigore della presente edizione si fa riferimento ai dati riportati sulle schede tecniche emesse secondo la precedente versione di questa norma;
 - (c) velocità di stallo (V_{so}), senza potenza, non superiore a 35Kts (65Km/h);
- (3) palloni e dirigibili:
 - (a) involucri non superiori a 900m³ se riempiti ad elio;
 - (b) involucri non superiori a 2000m³ se riempiti ad aria calda.

Requisiti aggiuntivi:

- palloni e dirigibili non sono caratterizzati da velocità di stallo.

SM-CAR AM 3.01.06 Registrazione

Per essere ammessi alla circolazione aerea gli aeromobili MLA devono essere provvisti delle marche di nazionalità e di registrazione, del certificato di registrazione (Allegato 1) e della apposita targa di registrazione come stabilito dalla CAA-SMR.

Per essere ammessi al volo, gli aeromobili devono essere iscritti in un apposito registro dove sono annotate le principali caratteristiche, dimensioni, masse, velocità, dati del propulsore e la specifica tecnica del costruttore.

La assegnazione delle marche (T7-M__) è riservata alla Autorità, tuttavia è possibile al solo fine di predisporre le marche da applicare all'aeromobile, riservare una determinata marca previa richiesta per specifico numero di serie. La riserva vincola l'autorità per sessanta giorni e non autorizza all'uso dell'aeromobile.

Nel registro sono annotati cronologicamente anche i cambi di proprietà.

Il registro è compilato in accordo ai dati contenuti nella scheda tecnica di registrazione.

La registrazione dell'aeromobile ha luogo in seguito alla specifica richiesta del proprietario.

Il certificato di registrazione è rilasciato dalla CAA-SMR in seguito alla presentazione dei sotto elencati documenti:

- a) fotografia laterale e fotografia frontale dell'aeromobile;
- b) titolo di proprietà secondo le vigenti norme di legge in originale, copia fattura di vendita, se applicabili: contratto di leasing in duplice originale e documenti in copia relativi alla importazione (T2) ;
- c) dichiarazione di conformità del costruttore in originale, attestante la rispondenza alla certificazione di tipo tedesca LTF-UL ovvero quella inglese B-CAR section S;
- d) copia della certificazione di tipo con specifiche per la quale è presentata la conformità in lingua inglese o italiana ovvero in traduzione asseverata;
- e) dichiarazione del proprietario di assunzione di responsabilità in originale;
- f) rapporto di pesata e bilanciamento masse in originale emesso dal costruttore,
- g) copia del manuale dell'utilizzatore;
- h) lista degli equipaggiamenti
- i) copia della polizza di assicurazione
- j) FORM 1 della radio e RAMP TEST

La CAA-SMR in seguito alla verifica delle informazioni presentate, compilerà la scheda tecnica di registrazione in accordo al paragrafo SM-CAR AM 3.01.07, la quale comprende una parte descrittiva che indica le principali caratteristiche dell'aeromobile e provvederà a emettere una dichiarazione al fine di autorizzare l'utilizzo delle marche per singole tratte al fine di procedere alla visita tecnica.

L'aeromobile deve risultare conforme alla certificazione e alle dichiarazioni del costruttore.

La visita ha luogo solo dopo verifica dei documenti presentati ed al solo scopo di verificare i dati identificativi dell'aeromobile. Essa non costituisce verifica di aeronavigabilità né valutazione sullo stato manutentivo dell'aeromobile.

La visita sarà di norma effettuata di norma in territorio sammarinese e comprenderà:

apparati di radio comunicazione

motore ed elica
marche , numeri identificativi e targhetta
condizioni generali

L'aeromobile deve essere presentato in condizioni tali da facilitare l'ispezione.

La CAA-SMR ha facoltà di accertare, in qualsiasi momento, la veridicità delle informazioni presentate.

La targhetta identificativa deve essere riconsegnata alla Autorità insieme ai documenti di registrazione nel caso in cui l'aeromobile debba essere cancellato dal registro.

In caso di smarrimento dovrà essere presentata copia di denuncia alle autorità competenti.

SM-CAR AM 3.01.07 Scheda tecnica di registrazione

La scheda tecnica di registrazione (Allegato 4) è abbinata al certificato di registrazione.

La scheda tecnica di registrazione comprende una parte descrittiva che indica le principali caratteristiche dell'aeromobile, quali configurazione, dimensioni, masse (BEM, MTOM), velocità (inclusa la V_{so} , V_{ne}), dati del propulsore, numero dei posti, capacità dei serbatoi del combustibile, carico utile, riferimento alla specifica tecnica, verbale di pesata, e qualsiasi altra informazione che consenta di identificare l'aeromobile e di classificarlo come MLA.

Se l'aeromobile è dotato di apparati ricetrasmittenti per la radio comunicazione, devono esserne riportati gli specifici dati di registrazione ed omologazione.

NOTA: Si mette tuttavia in evidenza che la domanda per il rilascio dell'appropriata licenza di stazione radio d'aeromobile è a cura del proprietario e che le procedure per la richiesta ed il rilascio sono identiche a quelle relative ad un aeromobile omologato.

La scheda tecnica di registrazione è rilasciata dalla CAA-SMR sulla base della verifica della parte descrittiva della stessa e della presentazione della dichiarazione di conformità del costruttore attestante che l'aeromobile è conforme ad uno standard ammesso (norma tedesca LTF-UL ovvero norma inglese BCAR section S).

Modifiche ed integrazioni rispetto alle certificazioni presentate non sono ammesse.

Le marche dell'aeromobile MLA (nazionalità ed registrazione), sono rilasciate e trascritte sulla scheda tecnica di registrazione dalla CAA-SMR in accordo alla normativa vigente.

La CAA-SMR ha facoltà di svolgere, in qualsiasi momento, le verifiche necessarie al fine di accertare la rispondenza al presente regolamento.

SM-CAR AM 3.01.08 Rinnovo del certificato di registrazione

Il certificato di registrazione ha validità di due (2) anni ed è rinnovato dalla CAA-SMR in seguito alla presentazione da parte del proprietario della pertinente domanda e della visita di ispezione tecnica in San Marino.

Qualora vi sia impossibilità oggettiva di raggiungere San Marino per ragioni operative, la CAA può rilasciare sulla base di specifica richiesta un rinnovo provvisorio non prorogabile di 60 giorni.

La visita ha il solo scopo di verificare i dati identificativi dell'aeromobile e non costituisce verifica di aeronavigabilità né valutazione sullo stato manutentivo dell'aeromobile.

L'esito negativo della visita comporta la sospensione dalla validità dei documenti di registrazione.

Le condizioni di massa e bilanciamento devono essere verificate tramite pesata ogni dieci (10) anni.

SM-CAR AM 3.01.09 Cambio di proprietà

In seguito al cambio di proprietà, il venditore dovrà fornire all'acquirente i sotto elencati documenti:

- (1) titolo di proprietà;
- (2) certificato di registrazione;
- (3) dichiarazione che l'aeromobile è in condizione di volare in sicurezza;
- (4) scheda tecnica di registrazione;
- (5) manuale dell'utilizzatore comprendente le istruzioni di volo e di manutenzione;
- (6) ultimo verbale di pesata.

Il certificato di registrazione con trascritto il cambio di proprietà debitamente timbrato e vidimato è rilasciato dalla CAA-SMR a seguito della presentazione dei suddetti documenti da parte dell'acquirente.

In seguito al cambio di proprietà, le condizioni di massa e bilanciamento devono essere verificate tramite pesata.

Il cambio di proprietà deve essere trascritto sul certificato di registrazione entro trenta (30) giorni dalla data di vendita come indicata nel contratto o nella fattura.

Il venditore deve notificare la vendita dell'aeromobile alla CAA-SMR tramite raccomandata con ricevuta di ritorno, entro trenta (30') giorni dalla data di vendita come indicata nel contratto .

SM-CAR AM 3.01.10 Inabilitazione al volo

Non è consentito il volo ad un aeromobile MLA se non sono soddisfatti i seguenti requisiti:

- (1) marche di nazionalità e di registrazione applicate opportunamente sulla cellula;
- (2) targa di registrazione fissata alla struttura;
- (3) presenza a bordo dei sotto elencati documenti:

- certificato di registrazione;
- scheda tecnica di registrazione ed allegati obbligatori (se presenti);
- verbale di pesata;
- istruzioni di volo;
- tagliando di assicurazione in corso di validità;
- licenza di stazione radio d'aeromobile (se applicabile).

SM-CAR AM 3.01.11 Marche e targa di registrazione

(1) Marche.

- (a) Le marche di nazionalità e di registrazione devono essere apposte sul lato inferiore dell'ala e su entrambi i lati sinistro e destro delle fusoliera o del timone. Se la configurazione costruttiva dell'aeromobile non lo consente, obbligatoriamente sul lato inferiore dell'ala.
Sui palloni, queste devono essere applicate sull'involucro, mentre sui dirigibili possono essere applicate indifferentemente o sull'involucro o sul timone verticale.
- (b) Le lettere devono essere maiuscole in caratteri romani senza ornamenti. I numeri devono essere in cifre arabe senza ornamenti.
- (c) Le dimensioni minime devono essere 30 cm di altezza e, ad eccezione della lettera "I" e del numero "1", 15 cm di larghezza.
- (d) I caratteri ed il tratto devono essere costituiti da linee continue e devono essere di un colore decisamente contrastante con quello di fondo.

(2) Targa di registrazione.

- (a) La targa di registrazione deve avere larghezza di 10 cm ed altezza di 5 cm (Allegato 5).
- (b) Deve riportare incise le marche di nazionalità e di registrazione come fornite dalla CAA-SMR.
- (c) Deve essere realizzata in metallo resistente al fuoco od in altro materiale resistente al fuoco avente idonee caratteristiche fisiche, e deve essere fissata in un'opportuna posizione facilmente visibile.

SM-CAR AM 3.01.12 Dimostrazione di conformità

Nel caso in cui la MTOM di progetto dell'aeromobile eccede quello consentito dal presente regolamento, l'aeromobile può essere classificato come MLA solo previa dimostrazione che

nella condizione di massimo carico è possibile imbarcare combustibile sufficiente per una (1) ora di volo al 75% della potenza massima sviluppata dal motore senza eccedere la MTOM ammessa da questo SM-CAR AM 3.

Se esiste detta condizione, una targa che specifichi tale condizione deve essere applicata in un punto ben visibile del pannello strumenti.

In qualsiasi momento la CAA-SMR ha facoltà di richiedere riscontri di conformità come pure prove a terra ed in volo, a fronte di impieghi speciali o di particolari caratteristiche dell'aeromobile, specialmente per aeromobili di tipo avanzato o spiccatamente non convenzionali.

SM-CAR AM 3.01.13 Modifica

Qualsiasi modifica riguardante uno qualunque degli elementi annotati nella scheda tecnica di registrazione, o le prestazioni aerodinamiche, o i comandi di volo e del propulsore, o l'integrità strutturale dell'aeromobile, è considerata come modifica maggiore.

Sono ammesse solo modifiche standard approvate dal costruttore.

Nel caso di modifica maggiore dell'aeromobile ed in accordo alle condizioni indicate di seguito, il proprietario deve **preventivamente**:

- (1) in caso di aggiornamento retroattivo (retrofit) standard autorizzato dal costruttore:
 - a) richiedere al costruttore (sono accettati solo documenti del costruttore e non dell'importatore) la seguente documentazione debitamente timbrata e firmata:
 - dichiarazione di conformità ai requisiti tecnici ed alle normative applicabili per i materiali forniti, o per l'aeromobile nel caso che la modifica sia stata introdotta dal costruttore (da consegnare sia al proprietario, sia alla CAA-SMR, in originale o in copia autenticata);
 - copia aggiornata del manuale dell'utilizzatore o degli aggiornamenti/supplementi per i capitoli interessati (da consegnare al proprietario, in originale o copia autenticata);

SM-CAR AM 3.01.14 Riparazione

Qualsiasi riparazione riguardante l'integrità strutturale dell'aeromobile è considerata come riparazione maggiore.

Nel caso di riparazione maggiore eseguita sull'aeromobile ed in accordo alle condizioni indicate nei sottoparagrafi (a), (b) e (c), il proprietario deve:

- (1) in caso di riparazione eseguita dal costruttore o da officina autorizzata richiedere al costruttore la seguente documentazione debitamente timbrata e firmata:

- dichiarazione di conformità dell'aeromobile alla specifica tecnica;
- dossier della riparazione;
- condizioni di massa e bilanciamento verificate tramite pesata (se necessario);
- relazione delle prove a terra ed in volo (se necessario);
- ogni altra informazione riguardante eventuali limitazioni, aggiornamento/supplemento al manuale dell'utilizzatore.

Tutti i documenti devono essere consegnati sia al proprietario sia alla CAA-SMR in originale o copia autenticata.

- (2) in caso di riparazione eseguita dal proprietario a fronte di autorizzazione e con istruzioni del costruttore:

presentare un dossier di riparazione alla CAA-SMR.

Il dossier di riparazione deve contenere, come necessario, i seguenti documenti:

- autorizzazione del costruttore;
- descrizione tecnica;
- disegni;
- condizioni di massa e bilanciamento verificate tramite pesata;
- relazione delle prove a terra ed in volo;
- verifica e dichiarazione del proprietario che l'aeromobile è in condizione di volare in sicurezza;
- ogni altro dato, secondo le necessità.

Tutte le riparazioni maggiori eseguite in accordo ai sottoparagrafi (1) e (2) devono essere notificate alla CAA-SMR prima dell'inizio lavori.

SM-CAR AM 3.01.15 Impiego

Per motivi di sicurezza, la CAA-SMR ha facoltà di emanare delle prescrizioni operative e/o di sicurezza.

Un aeromobile può essere ammesso alla circolazione aerea solo se sono soddisfatte, in ogni momento, le seguenti condizioni:

- (1) rispetto delle istruzioni contenute nel manuale dell'utilizzatore;
- (2) conformità alla specifica tecnica come applicabile alla data di rilascio del certificato di

registrazione;

- (3) rispetto di ogni prescrizione operativa e/o di sicurezza applicabile emanata dalla CAA-SMR;
- (4) conformità alla parte descrittiva della propria scheda tecnica di registrazione;
- (5) l'introduzione di qualsiasi modifica maggiore è stata eseguita in accordo al presente SM-CAR AM 3;
- (6) conformità ad ogni particolare condizione progettuale notificata dalla CAA-SMR;
- (7) qualsiasi riparazione maggiore in seguito ad un incidente/inconveniente è stata opportunamente eseguita in accordo con il presente SM-CAR AM 3;
- (8) l'esperienza nell'impiego non fornisce indicazioni riguardo a difetti pericolosi non evidenziati in fase di rilascio del certificato di registrazione.

SM-CAR AM 3.01.16 Interdizione al volo

La CAA-SMR ha facoltà di proibire il volo ad un aeromobile se è accertata una qualunque delle seguenti condizioni:

- (1) l'aeromobile non è conforme ai sottoparagrafi della SM-CAR AM 3.01.15;
- (2) su richiesta della CAA-SMR, il proprietario non mostra l'aeromobile;
- (3) il proprietario non adempie all'obbligo di fornire informazioni sulla sicurezza e l'impiego dell'aeromobile.

Qualora sussistano le condizioni descritte nei sottoparagrafi (1), (2), e (3), la CAA-SMR ne dà comunicazione scritta al proprietario.

La CAA-SMR può annotare l'interdizione al volo direttamente sul certificato di registrazione.

SM-CAR AM 3.01.17 Apparati di radiocomunicazione

Sua aeromobili MLA possono essere installati apparati di radiocomunicazione con il rilascio di una licenza di stazione radio a condizione che:

- a) l'apparato sia certificato TSO o ETSO
- b) l'apparato sia accompagnato da certificato FAA FORM 8130 o EASA FORM1 se applicabile,
- c) l'apparato sia accompagnato da controllo di funzionalità (RAMP TEST) eseguito da una appropriata organizzazione approvata EASA PART 145 e da rilascio di relativo test report e compilazione del modello SM-512 (vedere SM-CAR Part 3 per il modello).

NOTA : appropriata organizzazione approvata EASA PART 145 significa che sua scheda di

approvazione deve contenere le attività eseguite.

NOTA : In nessun caso il rilascio della licenza di stazione radio autorizza l'esercizio di radio operatore. L'utilizzo di tale apparato è subordinato al possesso di appropriata licenza di radiotelegrafia.

SM-CAR AM 3.01.18 Disposizioni Transitorie

L' Autorità continuerà ad ammettere la registrazione di aeromobili MLA per i tipi ammessi secondo la previgente regolamentazione, a condizione che rientrino esattamente nelle descrizioni di cui alla allegata tabella. I modelli ammessi non sono soggetti ad aggiornamento, modifiche o integrazioni. Il costruttore deve dichiarare la conformità a quanto presentato alla Autorità.



ALLEGATO 1

CERTIFICATO DI REGISTRAZIONE PER AEROMOBILI MLA

Vedi modulo SM-506 Rev.3

ALLEGATO 2

VERBALE DI PESATA PER MLA

Vedi modulo SM-507 Rev.0

ALLEGATO 3

SCHEDA TECNICA DI REGISTRAZIONE PER MLA

Vedi modulo SM-508 Rev.1

ALLEGATO 4

TARGA DI REGISTRAZIONE



ALLEGATO 5

**ELENCO MODELLI AMMESSI
(CANCELLATO)**