

# Ordinanza sul servizio di volo militare (OSVM)

del 5 dicembre 1994 (Stato 11 luglio 2000)

---

*Il Consiglio federale svizzero,*

visti gli articoli 2 capoverso 4, 3 capoverso 3, 4 capoverso 2 lettera b, 6 capoverso 3, 10, 11 capoverso 3, 12 capoverso 3 e 21 del decreto federale del 18 marzo 1994<sup>1</sup> concernente la realizzazione dell'Esercito 95 (DRE 95);  
visto l'articolo 44 capoverso 1 lettera f dell'ordinamento dei funzionari<sup>2</sup>;  
visto l'articolo 17 capoverso 3 del decreto federale del 30 marzo 1949<sup>3</sup> concernente l'amministrazione dell'esercito,

*ordina:*

## Sezione 1: Oggetto

### Art. 1

<sup>1</sup> La presente ordinanza disciplina l'istruzione e il servizio:

- a. dei piloti militari:
  1. piloti militari di milizia,
  2. piloti militari di professione:
    - piloti istruttori,
    - piloti della squadra di vigilanza,
    - piloti di officina dell'Ufficio federale degli aerodromi militari (UFAEM);
- b. degli operatori di bordo:
  1. operatori di bordo di milizia,
  2. operatori di bordo di professione della squadra di vigilanza;
- c. dei fotografi di bordo di professione:
  1. istruttori,
  2. membri della squadra di vigilanza;
- d. degli esploratori paracadutisti:
  1. esploratori paracadutisti di milizia,
  2. istruttori degli esploratori paracadutisti;

RU 1995 98

<sup>1</sup> [RU 1994 1622]

<sup>2</sup> RS 172.221.10

<sup>3</sup> RS 510.30

- e.<sup>4</sup> degli operatori di ricognitori telecomandati in quanto personale non navigante:
1. piloti di ricognitori telecomandati,
  2. operatori del carico utile.
- <sup>2</sup> I militari donne possono rivestire le seguenti funzioni:
- a. pilota militare:
    1. pilota militare di milizia su elicotteri e velivoli a elica;
    2. pilota militare di professione su elicotteri, velivoli a elica, velivoli a reazione per l'istruzione e da trasporto:
      - pilota istruttore,
      - pilota della squadra di vigilanza,
      - pilota d'officina UFAEM;
  - b. fotografo di bordo di professione:
    1. istruttore;
    2. membro della squadra di vigilanza;
- c.<sup>5</sup> operatori di ricognitori telecomandati in quanto personale non navigante:
1. piloti di ricognitori telecomandati,
  2. operatori del carico utile.

## Sezione 2: Ammissione, istruzione e classificazione

### Art. 2 Ammissione

<sup>1</sup> Il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS)<sup>6</sup> regola l'ammissione a tutti i corsi d'istruzione del servizio militare di volo.

<sup>2</sup> All'ammissione esso tiene segnatamente conto dell'istruzione aviatoria preparatoria e generale, nonché dell'idoneità medico-aeronautica e della buona condotta.

<sup>3</sup> Il Dipartimento decide sull'ammissione all'istruzione di pilota militare di professione, di operatore di bordo di professione, di fotografo di bordo di professione o di istruttore degli esploratori paracadutisti in ogni singolo caso.

### Art. 3 Istruzione di pilota militare di milizia

<sup>1</sup> L'istruzione di pilota militare di milizia fino al brevetto comprende:

- a. un addestramento di base di 143 giorni al massimo che serve alla selezione aviatoria e all'istruzione di base:
  1. la scuola reclute per piloti di 103 giorni,

<sup>4</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU **2000** 1743).

<sup>5</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU **2000** 1743).

<sup>6</sup> Nuova denominazione giusta il DCF non pubblicato del 19 dic. 1997.

2. la scuola sottufficiali per piloti di 40 giorni;
- b.<sup>7</sup> una scuola per piloti di 192 giorni al massimo;
- c. la scuola ufficiali per piloti di 145 giorni al massimo.

<sup>2</sup> I militari provenienti da altre formazioni ammessi all'istruzione di pilota militare di milizia assolvono la scuola reclute di pilota.

<sup>3</sup> I sottufficiali provenienti da altre formazioni dell'esercito ammessi all'istruzione di pilota militare di milizia assolvono l'istruzione come servizio senza computo come segue:

- a. la scuola reclute di pilota;
- b. la scuola sottufficiali di pilota;
- c. i primi 82 giorni della scuola di pilota, sempreché abbiano già assolto il servizio pratico come caporale.

<sup>4</sup> I sottufficiali provenienti da altre formazioni dell'esercito ammessi all'istruzione di pilota militare di milizia e che al momento dell'entrata nella scuola reclute di pilota non hanno ancora compiuto la scuola reclute come caporale, o l'hanno compiuta soltanto parzialmente, assolvono l'istruzione completa.

<sup>5</sup> L'avanzamento a pilota militare di milizia operativo comprende:

- a. un servizio d'avanzamento (WAU) di 66 giorni al massimo come servizio pratico con il grado di tenente (5 settimane ciascuno di WAU 1 e WAU 2);
- b. un'istruzione tattiva (TAKAUS) di 52 giorni al massimo come servizio pratico con il grado di tenente (4 settimane ciascuno di TAKAUS 1 e TAKAUS 2);
- c. un corso di condotta I (C cond I) di 26 giorni al massimo (13 giorni di C cond I per piloti [TAKAUS 3] e 13 giorni di C cond I delle Forze aeree) e 26 giorni di servizio pratico.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> L'istruzione può essere divisa in più parti.

#### **Art. 4** Istruzione di operatore di bordo di milizia

L'istruzione di operatore di bordo di milizia comprende:

- a. un corso di 13 giorni al massimo che serve all'addestramento tecnico di base e alla selezione;
- b. un corso tecnico di 120 giorni al massimo, che può essere diviso in più parti;
- c. un corso di condotta I per piloti e un corso di condotta I delle Forze aeree<sup>9</sup> di 26 giorni in totale (per futuri capitani).

<sup>7</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 7 dic. 1998 (RU **1999** 883).

<sup>8</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 7 dic. 1998 (RU **1999** 883).

<sup>9</sup> Nuova designazione giusta il n. I dell'O del 7 dic. 1998 (RU **1999** 883). Di detta modificazione è stato tenuto conto in tutto il presente testo.

**Art. 5** Istruzione di fotografo di bordo di professione

L'istruzione di fotografo di bordo di professione comprende:

- a. un corso di 13 giorni al massimo che serve segnatamente all'addestramento tecnico di base e alla selezione;
- b. un corso tecnico di 103 giorni al massimo.

**Art. 6** Istruzione di esploratore paracadutista di milizia

<sup>1</sup> L'istruzione di esploratore paracadutista di milizia comprende un corso di addestramento di base di 143 giorni al massimo, che serve segnatamente alla selezione e all'istruzione tecnico-tattica:

- a. una scuola reclute di esploratore paracadutista di 103 giorni;
- b. un corso speciale di 40 giorni al massimo.

<sup>2</sup> I soldati e i sottufficiali ammessi all'istruzione di esploratore paracadutista assolvono la scuola reclute di esploratore paracadutista e il corso speciale.

<sup>3</sup> I caporali esploratori paracadutisti compiono un servizio pratico di 103 giorni. Se necessario, esso può essere suddiviso tra la scuola reclute e il corso speciale.

**Art. 6a<sup>10</sup>** Istruzione di operatore di ricognitori telecomandati di milizia

<sup>1</sup> L'istruzione di operatore di ricognitori telecomandati di milizia fino al brevetto comprende:

- a. un addestramento di base di 143 giorni al massimo, che serve alla selezione aviatoria e all'istruzione di base:
  1. 103 giorni nella scuola reclute dei ricognitori telecomandati 49, di cui i primi 47 giorni assolti nella fase di selezione della scuola reclute per piloti 42,
  2. la scuola sottufficiali dei ricognitori telecomandati 49;
- b. un servizio d'avanzamento formale e un approfondimento del servizio di volo pratico:
  1. il servizio pratico come caporale nella scuola reclute dei ricognitori telecomandati 49, di 103 giorni al massimo,
  2. la scuola ufficiali delle Forze aeree, con un servizio tecnico adeguato di 117 giorni.

<sup>2</sup> L'avanzamento a operatore di ricognitori telecomandati operativo comprende un servizio d'avanzamento di 108 giorni al massimo come servizio pratico con il grado di tenente. Esso può essere assolto in parti, nel qual caso i moduli d'istruzione teorici e pratici essenziali devono essere assolti senza interruzione.

<sup>10</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU 2000 1743).

<sup>3</sup> L'istruzione di pilota di ricognitori telecomandati di milizia comprende, per piloti militari brevettati e altri candidati idonei ai sensi dell'ordinanza del DDPS del 29 giugno 2000<sup>11</sup> sugli operatori di ricognitori telecomandati:

- a. un corso per specialisti di 12 giorni al massimo per l'addestramento di base tecnico e la selezione;
- b. un corso tecnico di 30 giorni al massimo, che può essere frazionato.

#### **Art. 7** Consegna del brevetto

<sup>1</sup> Ottengono un brevetto:

- a. i piloti militari, dopo il compimento della scuola ufficiali;
- b. gli operatori di bordo e i fotografi di bordo di professione, dopo aver compiuto l'istruzione speciale;
- c. gli esploratori paracadutisti, dopo il corso speciale;
- d.<sup>12</sup> gli operatori di ricognitori telecomandati di milizia, dopo aver superato la scuola ufficiali o dopo aver assolto con successo il corso d'addestramento conformemente all'articolo 6a capoverso 3.

<sup>2</sup> Coloro che hanno ottenuto il brevetto ricevono un attestato (brevetto). Con ciò sono autorizzati a portare il corrispondente distintivo di specialista.

#### **Art. 8** Nomina di pilota militare di professione

Il DDPS nomina i piloti militari di professione su proposta delle Forze aeree<sup>13</sup>.

#### **Art. 9** Classificazione dei membri del servizio di volo militare

<sup>1</sup> I membri del servizio di volo militare vengono classificati nelle seguenti categorie:

- a. Categoria A:
  1. piloti militari di professione;
  2. piloti militari di milizia che pilotano aerei da combattimento e che devono fornire un'alta prestazione di volo;
  3. piloti di elicotteri I (al massimo fino a 45 anni).
- b. Categoria B:
  1. piloti militari di milizia che eseguono voli di trasporto o di puntamento e compiti speciali;
  2. piloti di elicotteri II (il più tardi dal 46° anno di età);
  3. operatori di bordo.
- c. Categoria C:
  1. piloti militari di milizia che pilotano soltanto aerei d'allenamento;
  2. esploratori paracadutisti.
- d. Categoria D: fotografi di bordo di professione.

<sup>2</sup> Le forze aeree decidono in ogni singolo caso sulla classificazione.

<sup>11</sup> RS 512.271.4

<sup>12</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU 2000 1743).

<sup>13</sup> Nuova designazione giusta il n. I dell'O del 7 dic. 1998 (RU 1999 883). Di detta modificazione è stato tenuto conto in tutto il presente testo.

### Sezione 3: Servizi d'istruzione delle formazioni

#### Art. 10<sup>14</sup> Portata

<sup>1</sup> Per mantenere e promuovere la loro prontezza d'impiego i piloti militari, gli operatori di bordo, gli esploratori paracadutisti e gli operatori di ricognitori telecomandati sono chiamati a corsi d'allenamento e all'allenamento individuale.

<sup>2</sup> Il DDPS può esentare i piloti militari di professione, gli operatori di bordo di professione, gli istruttori degli esploratori paracadutisti e gli operatori di ricognitori telecomandati di professione dall'obbligo all'allenamento individuale.

#### Art. 11 Servizi

<sup>1</sup> Gli ufficiali e i sottufficiali compiono tutti i servizi d'istruzione della loro formazione.

<sup>2</sup> Secondo la categoria, per i servizi d'istruzione della formazione, possono essere chiamati annualmente:

- a. i piloti militari per 33 giorni al massimo;
- b. gli operatori di bordo per 22 giorni al massimo;
- c. gli esploratori paracadutisti per 17 giorni al massimo;
- d.<sup>15</sup> gli operatori di ricognitori telecomandati per 17 giorni al massimo.

<sup>3</sup> Sono chiamati annualmente per l'allenamento individuale:

- a. i piloti militari per dodici giorni al massimo;
- b. gli operatori di bordo per otto giorni al massimo;
- c. gli esploratori paracadutisti per dodici giorni al massimo;
- d.<sup>16</sup> gli operatori di ricognitori telecomandati per otto giorni al massimo.

<sup>4</sup> Il DDPS stabilisce la durata del servizio per le singole categorie.

### Sezione 4: Idoneità medico-aeronautica

#### Art. 12

<sup>1</sup> Possono essere assegnate al servizio di volo, al servizio di lancio con il paracadute e al servizio di volo con ricognitori telecomandati soltanto le persone dichiarate abili dall'Istituto di medicina aeronautica (IMA).<sup>17</sup>

<sup>2</sup> L'idoneità medica viene accertata una prima volta in occasione dell'ammissione e in seguito controllata regolarmente.

<sup>14</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU **2000** 1743).

<sup>15</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU **2000** 1743).

<sup>16</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU **2000** 1743).

<sup>17</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU **2000** 1743).

## **Sezione 5: Sospensione dal servizio di volo o di lancio con il paracadute e riammissione; proscioglimento per motivi di età**

### **Art. 13**            Sospensione

<sup>1</sup> I membri del servizio di volo militare vengono sospesi temporaneamente o definitivamente dal servizio di volo o di lancio qualora:

- a. non sussista più l'idoneità medica;
- b. non soddisfino più le esigenze tecniche o caratteriali;
- c. la loro funzione militare non sia più necessaria;
- d. sia loro accordato un congedo per l'estero secondo l'articolo 48 dell'ordinanza del 29 ottobre 1986<sup>18</sup> sui controlli PISA, o non riescano ad allenarsi convenientemente durante un soggiorno all'estero di durata inferiore a sei mesi;
- e. come ufficiali siano assegnati alla riserva del personale secondo l'articolo 19 del DRE 95, eccettuati i piloti militari di professione;
- f. una donna pilota militare o operatore di bordo si trovi in congedo per maternità; oppure
- g. altri motivi importanti non facciano più apparire opportuno un ulteriore impiego nella loro funzione.

<sup>2</sup> Per i piloti militari di milizia della categoria A invece della sospensione può essere ordinato il trasferimento nella categoria B.

<sup>3</sup> Colui che gode di un congedo per l'estero può essere, a richiesta, eccettuato dalla sospensione se:

- a. esiste la necessità militare e
- b. si dichiara disposto a compiere le prestazioni di servizio prescritte e si assume le spese di viaggio per il tratto di percorsi all'estero.

<sup>4</sup> I piloti militari di professione, gli operatori di bordo di professione, i fotografi di bordo di professione, gli istruttori esploratori paracadutisti e gli operatori di ricognitori telecomandati di professione, il cui impiego nel servizio di volo o di lancio non può più essere giustificato, possono essere definitivamente sospesi.<sup>19</sup>

### **Art. 14**            Competenza

<sup>1</sup> La sospensione temporanea per motivi medici è decisa dall'IMA.

<sup>2</sup> La sospensione definitiva dei piloti militari di professione, degli operatori di bordo di professione, dei fotografi di bordo di professione, degli istruttori esploratori para-

<sup>18</sup> [RU 1986 2353, 1987 280, 1991 112, 1992 2394 n. II 2489, 1993 811, 1997 2779 n. II 30. RU 1999 941 art. 149]. Vedi ora l'O del 7 dic. 1998 sui controlli militari (RS 511.22).

<sup>19</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU 2000 1743).

cadutisti e degli operatori di ricognitori telecomandati di professione è decisa dal DDPS su proposta delle Forze aeree.<sup>20</sup>

<sup>3</sup> In tutti gli altri casi la sospensione e la classificazione sono decise dalle Forze aeree. L'IMA propone le sospensioni definitive per motivi medici.

#### **Art. 15** Riammissione

<sup>1</sup> I membri del servizio di volo militare che sono stati temporaneamente sospesi dal servizio di volo o di lancio per motivi medici, possono esservi riammessi soltanto dopo che l'IMA ha revocato la sospensione in base a un esame medico.

<sup>2</sup> Se la sospensione non è avvenuta per motivi medici e dura più di sei mesi, l'interessato può riprendere la sua attività soltanto quando è stato dichiarato idoneo dall'IMA.

<sup>3</sup> Le Forze aeree decidono sulla collocazione nella categoria originaria o sulla classificazione in una nuova categoria dopo che l'IMA ha dichiarato l'interessato abile per la rispettiva categoria.

#### **Art. 16** Proscioglimento dei piloti di milizia per motivi d'età

<sup>1</sup> I piloti militari di milizia sono prosciolti dal servizio di volo il più tardi alla fine dell'anno civile in cui compiono il 52° anno d'età. Il DDPS può emanare ulteriori limitazioni.

<sup>2</sup> I piloti collaudatori dell'Aggruppamento dell'armamento (ADA) rimangono nel servizio di volo fino alla cessazione del rapporto di servizio.

#### **Art. 17** Proscioglimento dei piloti militari di professione per motivi d'età

<sup>1</sup> I piloti militari di professione rimangono nel servizio di volo fino alla cessazione del rapporto di servizio.

<sup>2</sup> I piloti di velivoli da combattimento monoposto e i primi piloti di velivoli da combattimento biposto e velivoli scuola a reazione lasciano il servizio di volo a 55 anni.<sup>21</sup>

<sup>3</sup> In casi eccezionali, il DDPS può, per motivi militari, aumentare il limite d'età segnatamente quando la funzione di comando del pilota e la prontezza d'impiego delle Forze aeree lo richiedono.<sup>22</sup>

#### **Art. 18** Proscioglimento degli operatori di bordo e dei fotografi di bordo di professione per motivi d'età

<sup>1</sup> Gli operatori di bordo di milizia sono prosciolti dal servizio di volo il più tardi alla fine dell'anno civile in cui compiono il 52° anno d'età. Il DDPS può prevedere ulteriori limitazioni.

<sup>20</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU **2000** 1743).

<sup>21</sup> Introdotto dal n. I dell'O del 7 dic. 1998 (RU **1999** 883).

<sup>22</sup> Introdotto dal n. I dell'O del 7 dic. 1998 (RU **1999** 883).

<sup>2</sup> I fotografi di bordo di professione e gli operatori di bordo di professione rimangono nel servizio di volo fino alla cessazione del rapporto di servizio.

**Art. 19** Proscioglimento degli esploratori paracadutisti per motivi d'età

<sup>1</sup> Gli esploratori paracadutisti di milizia sono prosciolti dal servizio di lancio il più tardi alla fine dell'anno civile in cui compiono il 42° anno d'età.

<sup>2</sup> Gli istruttori esploratori paracadutisti rimangono nel servizio di lancio fino alla cessazione del rapporto di servizio.

**Art. 19<sup>a</sup>**<sup>23</sup> Proscioglimento degli operatori di ricognitori telecomandati per motivi d'età

<sup>1</sup> Gli operatori di ricognitori telecomandati di milizia sono prosciolti dal servizio di volo con ricognitori telecomandati il più tardi alla fine dell'anno civile in cui compiono il 52° anno d'età.

<sup>2</sup> Gli operatori di ricognitori telecomandati di professione rimangono nel servizio di volo fino alla cessazione del rapporto di servizio.

**Art. 20** Ulteriore impiego dopo la sospensione nel servizio di volo o di lancio col paracadute o dopo il proscioglimento

<sup>1</sup> Dopo la loro sospensione (art. 13) o il loro proscioglimento (art. 16, 18, 19, 19a), i membri del servizio di volo militare possono essere impiegati in funzioni che richiedono le conoscenze e le esperienze acquisite; il loro obbligo di prestare servizio militare è disciplinato dall'articolo 11 capoversi 1-3.<sup>24</sup>

<sup>2</sup> Se l'interessato non è più impiegato in una di dette funzioni, il suo obbligo di prestare servizio è disciplinato dall'articolo 4 DRE 95 del 18 marzo 1994.

## **Sezione 6: Utilizzazione di aeromobili civili o stranieri**

**Art. 21**

<sup>1</sup> Le Forze aeree possono comandare ai membri del servizio di volo militare di volare con aeromobili civili svizzeri o aeromobili stranieri. Esso può ordinare lanci da detti aeromobili.

<sup>2</sup> Tali voli e lanci, segnatamente anche i voli effettuati da piloti militari di professione per l'Ufficio federale di topografia, la Direzione federale delle misurazioni catastali o altri organi federali, contano, conformemente alle prescrizioni di servizio, come voli e lanci militari. Le Forze aeree decidono sulle eccezioni.

<sup>3</sup> Le Forze aeree possono comandare ai membri del servizio di volo militare con ricognitori telecomandati impieghi con sistemi di ricognitori telecomandati esteri. Tali

<sup>23</sup> Introdotto dal n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU 2000 1743).

<sup>24</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU 2000 1743).

impieghi contano, conformemente alle prescrizioni di servizio, come impieghi militari. Le Forze aeree decidono sulle eccezioni.<sup>25</sup>

## Sezione 7: Indennità

### Art. 22 Diritto all'indennità

<sup>1</sup> Ricevono un'indennità:

- a. i membri del servizio di volo militare per le particolari esigenze poste dal servizio di volo e di lancio, a partire dal mese in cui cominciano l'allenamento dopo il rilascio del brevetto;
- b. gli altri agenti della Confederazione, ai quali, per motivi di servizio di volo, viene comandato di partecipare a voli per esempio in qualità di meccanico accompagnatore o di aiuto pilota puntatore.

<sup>2</sup> L'indennità è regolata nell'appendice 1.

<sup>3</sup> Per i piloti militari di professione classificati nella fuori classe di stipendio, il diritto all'indennità è soppresso totalmente o in parte secondo l'appendice 1.

### Art. 23 Riduzione dell'indennità

Ai membri del servizio di volo militare che non compiono tutti i servizi o gli esercizi obbligatori, viene ridotta l'indennità per l'anno successivo. Questa misura non comporta una riduzione del servizio di volo o dei lanci.

### Art. 24 Indennità in caso di sospensione temporanea

<sup>1</sup> I membri del servizio di volo militare ricevono l'indennità al massimo durante tre mesi nel corso di un anno civile, se sono stati temporaneamente sospesi dal servizio di volo o di lancio a causa di:

- a. malattia, infortunio o congedo di maternità (mensilità di malattia);
- b. soggiorno all'estero per una durata inferiore a sei mesi, se mantengono il domicilio in Svizzera (mensilità di soggiorno all'estero).

<sup>2</sup> Il diritto all'indennità inizia dopo la fine del mese nel quale è stata decisa la sospensione.

### Art. 25 Indennità in caso d'incidente o malattia

<sup>1</sup> I membri del servizio di volo militare ricevono l'indennità durante tre anni al massimo, se sono stati sospesi dal servizio di volo o di lancio per:

- a. un incidente subito in occasione di un volo militare, di un lancio col paracadute o nell'ambito di attività strettamente legate a un impiego di volo militare o di lancio;

<sup>25</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 28 giu. 2000 (RU 2000 1743).

b. una malattia in seguito a voli militari o a lanci col paracadute.

<sup>2</sup> Il diritto all'indennità inizia dopo la fine del mese nel quale è stata decisa la sospensione.

<sup>3</sup> La durata massima del diritto all'indennità dipende dalla durata complessiva del servizio. In caso di ripetute sospensioni dell'interessato dal servizio di volo o di lancio, si sommano le singole sospensioni.

<sup>4</sup> Le mensilità di malattia ricevute nell'imminenza dalla dichiarata idoneità di volo o di lancio sono computate sulla durata massima del diritto all'indennità.

#### **Art. 26** Indennità in caso di sospensione per altri motivi

<sup>1</sup> Ai membri del servizio di volo militare sospesi dal servizio di volo o di lancio per altri motivi che non siano la malattia, l'infortunio, il congedo di maternità o il congedo per l'estero, viene sospeso provvisoriamente il pagamento dell'indennità.

<sup>2</sup> L'indennità viene pagata con effetto retroattivo se l'interessato è stato sospeso dal servizio di volo o di lancio non per colpa propria ed è riammesso a detto servizio.

<sup>3</sup> Il diritto all'indennità per il periodo della sospensione può essere ridotto totalmente o parzialmente, se l'interessato è stato sospeso dal servizio di volo o di lancio per colpa propria. Per la commisurazione si tiene conto in particolare del grado della colpa e della condotta militare dell'interessato.

<sup>4</sup> Il diritto all'indennità si estingue al momento della sospensione definitiva dal servizio di volo o di lancio.

### **Sezione 8: Indennità per prestazioni di servizio straordinarie a membri professionisti**

#### **Art. 27** Indennità

<sup>1</sup> I piloti militari di professione, gli operatori di bordo di professione, i fotografi di bordo di professione e gli istruttori esploratori paracadutisti ricevono un'indennità annuale per il notevole impegno psichico e fisico, nonché per il più frequente impiego nel servizio di volo o di lancio e per il maggior rischio. Questo diritto non sussiste per i piloti militari di professione della fuori classe di stipendio grado I.

<sup>2</sup> L'indennità è stabilita nell'appendice 2.

#### **Art. 28** Indennità ai piloti di officina per voli con rischio particolarmente elevato

<sup>1</sup> I piloti di officina che effettuano voli di officina con un rischio particolarmente elevato, come voli di verifica e sperimentali su aeromobili a turbina o elicotteri, ricevono, oltre alle indennità secondo gli articoli 22 e 27, un'indennità annuale per il rischio particolarmente elevato.

<sup>2</sup> Il DDPS designa, d'intesa con il Dipartimento federale delle finanze, i voli che presentano un rischio particolarmente elevato.

<sup>3</sup> L'indennità è stabilita nell'appendice 3.

#### **Art. 29** Indennità di rincaro e aumento dello stipendio reale

<sup>1</sup> Le indennità secondo gli articoli 27 e 28 beneficiano dell'indennità di rincaro in base all'ordinamento dei funzionari.

<sup>2</sup> Le indennità sono aumentate nella misura dell'aumento dello stipendio reale del personale della Confederazione.

<sup>3</sup> Il DDPS procede, d'intesa con il Dipartimento federale delle finanze, agli adattamenti che s'impongono.

#### **Art. 30** Inizio del diritto all'indennità

Il diritto alle indennità (art. 27 e 28) inizia con la nomina a istruttore delle Forze aeree o a impiegato stabile della squadra di vigilanza o a pilota di officina, comunque il più presto alla consegna del brevetto.

#### **Art. 31** Guadagno assicurato

<sup>1</sup> Per il calcolo del guadagno assicurato secondo gli statuti della CFA del 2 marzo 1987<sup>26</sup> si tiene conto integralmente dell'indennità secondo l'articolo 27.

<sup>2</sup> Per coloro che vengono sospesi definitivamente dal servizio di volo o di lancio col paracadute per motivi non medici, gli statuti della CFA sono applicabili per quel che concerne la riduzione del guadagno assicurato in seguito alla soppressione dell'indennità secondo l'articolo 27. Il guadagno assicurato dei piloti militari di professione, degli operatori di bordo di professione, dei fotografi di bordo di professione e degli istruttori esploratori paracadutisti, definitivamente sospesi dal servizio di volo o di lancio secondo l'articolo 13 capoverso 4, non viene ridotto.

#### **Art. 32** Indennità in caso di sospensione temporanea dal servizio di volo o di lancio col paracadute

<sup>1</sup> Colui che è temporaneamente sospeso dal servizio di volo o di lancio per motivi medico-aeronautici, o è assente dal servizio per malattia, infortunio o congedo di maternità, ha diritto all'indennità secondo l'articolo 27 per la stessa durata per la quale ha diritto allo stipendio secondo l'articolo 55 del regolamento dei funzionari (1) del 10 novembre 1959<sup>27</sup> o l'articolo 62 del regolamento degli impiegati del 10 novembre 1959<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> [RU 1987 1228. RU 1995 533 art. 70 cpv. 1]. Ora: l'O del 24 ago 1994 concernente la Cassa pensioni della Confederazione (Statuti della CPC)-(RS 172.222.1).

<sup>27</sup> RS 172.222.101

<sup>28</sup> RS 172.222.104

<sup>2</sup> Colui che non può prestare servizio di volo o di lancio per altri motivi e senza colpa propria, ha diritto all'indennità, con il consenso del DDPS, ancora per un anno al massimo. Negli altri casi il DDPS decide sul diritto all'indennità.

**Art. 33** Indennità in caso di sospensione definitiva dal servizio di volo o di lancio

Colui che viene sospeso definitivamente dal servizio di volo o di lancio per motivi medico-aeronautici, o per malattia o infortunio, ma rimane al servizio della Confederazione, conserva il diritto all'intera indennità secondo l'articolo 27 conformemente all'articolo 45 capoverso 4 dell'ordinamento dei funzionari<sup>29</sup>. Tale diritto si estingue dopo due anni, il più tardi però alla fine dell'anno civile in cui l'istruttore o il membro della squadra di vigilanza compie 58 anni e il pilota d'officina 62 anni. In seguito è applicabile l'articolo 27 capoverso 2 degli statuti della CFA del 2 marzo 1987<sup>30</sup>.

**Art. 34** Godimento ulteriore dell'indennità

<sup>1</sup> Colui che viene sospeso definitivamente dal servizio di volo o di lancio per altri motivi che non siano l'invalidità e senza colpa propria ha diritto al godimento ulteriore dell'indennità secondo l'articolo 27.

<sup>2</sup> L'indennità pagata per il godimento ulteriore corrisponde all'ultima indennità secondo l'articolo 27.

<sup>3</sup> L'indennità viene pagata durante due anni, al massimo però fino alla fine dell'anno civile in cui l'istruttore o il membro della squadra di vigilanza compie 58 anni, e il pilota d'officina 62 anni.

<sup>4</sup> L'indennità secondo l'articolo 32 capoverso 2, che è stata versata negli ultimi quattro anni precedenti la sospensione definitiva, viene dedotta dal godimento ulteriore dell'indennità.

<sup>5</sup> Dopo il godimento ulteriore dell'indennità e fino al pensionamento o a un'eventuale invalidità, è dato il diritto a una rendita. Essa viene calcolata in per cento della parte assicurata dell'ultima indennità secondo l'articolo 27, compresa l'indennità di rincarato. La percentuale è:

- a. dell'80 per cento per gli agenti senza diritto all'assegno familiare o ad assegni per figli;
- b. dell'85 per cento per gli agenti aventi diritto all'assegno familiare, ma non ad assegni per figli;
- c. del 90 per cento per gli agenti aventi diritto all'assegno familiare e ad assegni per figli.

<sup>29</sup> RS 172.221.10

<sup>30</sup> [RU 1987 1228. RU 1995 533 art. 70 cpv. 1]. Ora: l'O del 24 ago 1994 concernente la Cassa pensioni della Confederazione (Statuti della CPC)-(RS 172.222.1).

**Art. 35** Indennità in caso di sospensione dal servizio di volo  
o di lancio per altri motivi importanti

Se un pilota militare di professione, un operatore di bordo di professione, un fotografo di bordo di professione o un istruttore esploratore paracadutista viene sospeso dal servizio di volo o di lancio per altri motivi importanti, il DDPS può revocargli parzialmente o completamente il diritto all'indennità secondo l'articolo 27 per il periodo della sospensione.

## **Sezione 9: Obbligo d'assicurazione**

**Art. 36**

<sup>1</sup> I membri del servizio di volo militare devono assicurarsi contro gli infortuni di volo o di lancio per 50 000 franchi al minimo in caso di morte e per 250 000 franchi al minimo in casi d'invalidità. Se non si assicurano presso l'assicurazione collettiva amministrata dalle Forze aeree, devono depositare la loro polizza d'assicurazione presso detto comando.

<sup>2</sup> Tutte le altre persone che pilotano aeromobili militari o volano come passeggeri sono assicurati dalle Forze aeree per le stesse somme.

<sup>3</sup> L'assicurazione completa le prestazioni dell'assicurazione militare o le prestazioni secondo l'ordinamento dei funzionari del 30 giugno 1927.

<sup>4</sup> Chi ha diritto a un'indennità secondo l'articolo 22, si assume i premi d'assicurazione. Negli altri casi la Confederazione si assume i premi d'assicurazione.

## **Sezione 10: Disposizioni finali**

**Art. 36a<sup>31</sup>** Disposizione transitoria

<sup>1</sup> Per i piloti militari di professione, i piloti di officina e i piloti collaudatori dell'Aggruppamento dell'armamento l'indennità secondo l'articolo 22 è ridotta come segue:

- a. classe di stipendio 17: riduzione del 15 per cento;
- b. classi di stipendio 18-24: riduzione del 30 per cento;
- c. classi di stipendio 25-27: riduzione del 40 per cento;
- d. dalla classe di stipendio 28: riduzione del 45 per cento.

<sup>2</sup> La presente disposizione transitoria è valevole al più tardi fino alla scadenza del periodo amministrativo in corso.

<sup>31</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 26 nov. 1997, in vigore dal 1° gen. 1998 (RU 1997 2829).

**Art. 37**

<sup>1</sup> Il DDPS è incaricato dell'esecuzione della presente ordinanza. Esso emana le prescrizioni d'esecuzione.

<sup>2</sup> L'ordinanza del 19 novembre 1986<sup>32</sup> sul servizio di volo militare è abrogata.

<sup>3</sup> La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 1995.

<sup>32</sup> [RU 1986 2458, 1988 172 564, 1991 1475, 1994 211, 1999 388 art. 15 cpv. 2]

*Appendice I*  
(art. 22)**Indennità di volo e di lancio col paracadute**

<sup>1</sup> L'indennità annuale per i membri del servizio di volo militare (art. 9) è di:

- a. nella categoria A: 12 800 franchi;
- b. nella categoria B: 8 500 franchi;
- c. nella categoria C: 5 100 franchi;
- d. nella categoria D: 3 100 franchi.

<sup>2</sup> Ai piloti militari di professione della fuori classe di stipendio, gradi I-VI, non viene corrisposta alcuna indennità, per quelli della fuori classe di stipendio, grado VII, essa ammonta all'80 per cento dell'importo secondo il capoverso 1 lettera a.

<sup>3</sup> Gli altri agenti della Confederazione che devono effettuare voli comandati per ragioni inerenti al servizio di volo, ad esempio in qualità di meccanico accompagnatore o di aiuto pilota puntatore, ricevono un'indennità di 70 centesimi per ogni minuto di volo. I candidati fotografi di bordo di professione hanno diritto a tale indennità fino alla consegna del brevetto.

## Indennità

- <sup>1</sup> L'indennità annuale secondo l'articolo 27 è di:
- a. grado I: 46 319 franchi;
  - b. grado II: 36 671 franchi;
  - c. grado III: 17 368 franchi;
  - d. grado IV: 8 690 franchi.
- <sup>2</sup> I piloti militari di professione sono classificati come segue:
- a. dal primo al terzo anno: grado III;
  - b. dal quarto al nono anno: grado II;
  - c. dal decimo anno: grado I.
- <sup>3</sup> I piloti militari di professione possono accedere a una classe superiore all'inizio o a metà anno. Non si tiene conto del periodo di prova.
- <sup>4</sup> Gli operatori di bordo di professione sono classificati come segue:
- a. dal primo al terzo anno: grado III;
  - b. dal quarto anno: grado II.
- <sup>5</sup> I fotografi di bordo di professione sono assegnati alla grado IV.
- <sup>6</sup> Gli istruttori esploratori paracadutisti sono assegnati alla grado IV.

<sup>33</sup> Aggiornato giusta l'O del DMF del 12 gen. 1996 (RU **1996** 1227).

*Appendice 3*<sup>34</sup>  
(art. 28)

### **Indennità per piloti di officina per voli con rischio particolarmente elevato**

- |   |        |
|---|--------|
| <sup>1</sup> L'indennità annuale secondo l'articolo 28 è di:                            | Fr.    |
| a. per 25 a 40 ore di volo annuali con un rischio particolarmente elevato (classe a)    | 7 611  |
| b. per più di 40 ore di volo annuali con un rischio particolarmente elevato (classe b). | 12 691 |
- <sup>2</sup> L'indennità viene pagata una volta all'anno.

<sup>34</sup> Aggiornato giusta l'O del DMF del 12 gen. 1996 (RU **1996** 1227).