

Oggetto: Regolamento " Mezzi aerei a pilotaggio remoto" – Chiarimenti

Il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC ha adottato nella seduta del 21 dicembre 2015 l'Emendamento 1 alla Ed.2 del Regolamento " Mezzi aerei a pilotaggio remoto" per adeguare in tempi brevi alcuni requisiti alle esigenze prospettate dall'Aeronautica Militare e per un primo allineamento agli orientamenti che si stanno consolidando a livello europeo.

Ulteriori adeguamenti potranno intervenire a seguito degli approfondimenti in corso sulla Opinion recentemente emessa dall'EASA, tendente a fornire agli Stati Membri un quadro armonizzato di riferimento regolamentare per l'adozione delle normative nazionali.

A tale scopo si ritiene utile fornire alcuni chiarimenti in merito alle modifiche introdotte ai requisiti inerenti le operazioni nei CTR, le operazioni di notte, le caratteristiche degli APR<300g, il regime sanzionatorio.

Operazioni nei CTR

Per questo tipo di operazioni, che avvengono in spazi aerei controllati e per i quali è stata attivata una sostanziale esenzione dalle previsioni del Regolamento SERA - Regole dell'aria, sono state evidenziate da parte dell'AM talune esigenze connesse con l'uso di porzioni di spazio aereo a bassa quota nei CTR, che incidono sui buffer di protezione da garantire per evitare potenziali interferenze. La fissazione di una altezza massima di 70m per le operazioni degli APR nei CTR è ritenuta compatibile con le attività della aviazione tradizionale, soprattutto militare, e adeguata a consentire le operazioni senza preventiva autorizzazione. Nelle suddette condizioni le attività restano liberalizzate come nella precedente versione regolamentare.

Come evidenziato nel regolamento stesso, operazioni a quote diverse, ove se ne manifesti la necessità, possono comunque essere svolte ma in tal caso è necessario acquisire le autorizzazioni ATS, secondo criteri e procedure che l'ENAC renderà disponibili nelle prossime settimane. Nell'attesa le esigenze sono trattate caso per caso.

Operazioni di notte

Nella precedente versione i requisiti relativi alle condizioni VLOS, elaborati nell'ottica di un utilizzo diurno, sono stati utilizzati anche in operazioni di notte, senza che fossero definiti i criteri e le condizioni affinché tale tipologia di operazioni potesse essere considerata sicura al pari di quelle condotte di giorno. In tal senso l'attuale testo riconduce alle condizioni diurne l'utilizzo delle condizioni VLOS descritte nel regolamento. Al pari il regolamento non proibisce l'utilizzo di condizioni VLOS per operazioni di notte ancorché non ne fornisca gli ambiti di attuazione. E' pertanto intenzione dell'ENAC stabilire apposite regole per l'effettuazione di operazioni in



VLOS di notte, ponendo in essere le usuali procedure di concertazione con l'AM, in accordo ai concetti di uso flessibile dello spazio aereo, e di consultazione pubblica degli stakeholders, incluse le associazioni di categoria.

Come negli altri casi gli operatori che intendono svolgere attività in condizioni VLOS di notte, nelle more della definizione degli appositi requisiti, potranno farne espressa richiesta all'ENAC.

Caratteristiche degli APR<300g

Nella recente Opinion emessa dall'EASA per fornire agli Stati membri un quadro armonizzato di regole da utilizzare per l'adozione di normative nazionali, è introdotto il concetto di APR inoffensivo, identificando in 250g il limite di peso di questa categoria. E' altresì previsto che tale limite di peso possa essere incrementato associando ad esso ulteriori limitazioni e condizioni quali limiti di velocità o materiali con caratteristiche di assorbimento di energia. Per un iniziale allineamento a tali concetti è stato mantenuto il peso di 300 g con la previsione aggiuntiva di dispositivi di protezione delle parti rotanti. Tale scelta necessita comunque di disposizioni attuative per gli APR il cui peso ricade tra 250g e 300g, ed una possibile integrazione nelle linee guida sulle caratteristiche di inoffensività attualmente in fase di consultazione pubblica.

Nelle prossime settimane, a seguito degli approfondimenti in corso sulla Opinion EASA, sarà convocato apposito incontro con le Associazioni di settore per una valutazione comune della stessa e del suo impatto sul Regolamento ENAC.

Regime sanzionatorio

Nel recente emendamento sono stati riportati ulteriori articoli del Codice della Navigazione inerenti le sanzioni di fattispecie applicabili anche alle attività condotte con APR. Anche in questo caso è opportuno precisare che la modifica del Regolamento ENAC non introduce alcuna innovazione in quanto strumento giuridicamente inadeguato a tale scopo. Le sanzioni in parola peraltro erano già attive e possono essere applicate ove se ne ravvisino gli estremi. Il Regolamento provvede solo a fornire una più puntuale informazione agli utenti dello spazio aereo, in una ottica di servizio, per migliorare il grado di consapevolezza degli operatori e dei piloti.

Il Direttore
Ing. Alessandro Cardì