

**SEZIONE VII****Aeromodelli****Art. 35***Generalità*

1. L'aeromodellista ai comandi dell'aeromodello ha la responsabilità di utilizzare il mezzo in modo da non arrecare rischi a persone o beni a terra e ad altri utilizzatori dello spazio aereo, mantenere la separazione da ostacoli, evitare collisioni in volo e dare la precedenza a tutti.
2. L'aeromodellista è responsabile di ottemperare agli obblighi relativi e a ottenere le eventuali autorizzazioni per l'utilizzo dello spettro elettromagnetico impegnato dal radiocomando.
3. Non è richiesta riserva di spazio aereo se:
  - a) gli aeromodelli hanno le seguenti caratteristiche:
    - 1) massa operativa al decollo minore di 25 kg;
    - 2) massima superficie alare di 500 dm<sup>2</sup>;
    - 3) massimo carico alare di 250 g/dm<sup>2</sup>;
    - 4) massima cilindrata totale dei motori a pistoni di 250 cm<sup>3</sup>; o massima potenza totale dei motori elettrici 15 kW o massima spinta totale dei motori a turbina di 25 kg (250 N) o massima potenza totale motori turboelica 15 kW;
    - 5) a volo libero o a volo circolare vincolato;
    - 6) aerostati ad aria calda con peso totale del contenitore di gas trasportato per i bruciatori non superiore a 5 kg; e
  - b) l'attività rispetta i seguenti requisiti:
    - 1) sia effettuata di giorno e l'aeromodellista mantenga il continuo contatto visivo con l'aeromodello, senza l'ausilio di dispositivi ottici e/o elettronici;
    - 2) sia effettuata in aree opportunamente selezionate dall'aeromodellista, fino ad un'altezza massima di 70 m AGL entro un raggio massimo di 200 m, in zone non popolate, sufficientemente lontano da edifici, infrastrutture e installazioni;

- 3) al di fuori dell'ATZ di un aeroporto, oppure ad una distanza superiore a 5 Km dall'aeroporto (ARP o coordinate geografiche pubblicate), laddove non sia istituita una ATZ a protezione del traffico di aeroporto;
  - 4) al di fuori dei CTR;
  - 5) al di fuori delle zone regolamentate attive e delle zone proibite.
4. Nel caso non siano soddisfatti uno o più criteri del precedente comma 3, le attività degli aeromodelli devono svolgersi all'interno delle aree istituite da ENAC per le attività aeromodellistiche oppure, in alternativa, in spazi aerei segregati. Permane l'obbligo dell'attestato di aeromodelista con abilitazione al pilotaggio di aeromodelli rilasciato dall'Aero Club d'Italia nei casi di voli ad altezze superiori a 70 m AGL.
- Nel caso non siano soddisfatte le limitazioni sul peso e sulla potenza di propulsione di cui al comma 3a), l'operatore deve avere almeno 18 anni e deve essere titolare dell'Attestato di aeromodelista rilasciato dall'Aero Club d'Italia.
5. In presenza di traffico interferente di altro utilizzatore dello spazio aereo, l'aeromodello non ha diritto di precedenza e deve essere portato ad una altezza di sicurezza tale da non interferire con l'altro aeromobile.
6. L'aeromodelista deve rispettare le eventuali disposizioni emesse dalle amministrazioni locali competenti.
7. Su un aeromodello utilizzato in un luogo aperto al pubblico non possono essere installati dispositivi o strumenti che ne configurino l'uso in operazioni specializzate.
8. Le manifestazioni aeromodellistiche e l'esercizio degli aeromodelli nel corso delle manifestazioni aeromodellistiche devono essere effettuati in ottemperanza alle disposizioni emesse dall'Aero Club d'Italia.
9. Non rientrano nelle prescrizioni del presente Regolamento, gli aeromodelli a volo libero classe FAI F1 con massa minore a 1,5 kg, quelli a volo vincolato circolare e quelli utilizzati in luoghi chiusi, "spazio indoor".

[Emendamento 1 del 21/12/2015]

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