

Qual'è la situazione normativa che riguarda l'aeromodellismo? Vediamo in breve.

### **Categorie**

I **mezzi aerei a pilotaggio remoto** sono aeromobili caratterizzati dall'assenza di un equipaggio a bordo. Il loro volo è governato da diverse tipologie di flight control system, gestiti in remoto da piloti a terra.

Il [Regolamento ENAC "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto" Ed. n° 1 del 16.12.2013](#) distingue (art. 1 comma 2) due tipologie di Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto:

- **Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR)**, definiti dall'art. 5 come mezzi NON utilizzati per fini ricreativi o sportivi, ma impiegati o destinati all'impiego in operazioni specializzate (**lavoro aereo**).
- **Aeromodelli**, anch'essi definiti dall'art. 5, sono i mezzi **impiegati esclusivamente per scopi ricreativi e sportivi**, non dotati di equipaggiamenti che ne permettano un volo autonomo, e che volano sotto il controllo visivo diretto e costante dell'aeromodellista, senza l'ausilio di aiuti visivi. Non sono considerati aeromobili ai fini del loro assoggettamento alle previsioni del Codice della Navigazione.

### **Normativa**

#### **SAPR**

Il Regolamento (art. 7) suddivide i Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR) in due categorie di peso:

- inferiore a 25 kg (art. 8);
- uguale o maggiore a 25 kg (artt. da 9 a 16).

Per mezzi del segmento inferiore, utilizzati in operazioni di volo non critiche (e, cioè, quelle condotte in uno scenario operativo nel quale, in caso di malfunzionamenti, non si prevedono ragionevolmente danni a terzi), vale il concetto di "[autocertificazione](#)". Per tale tipo di operazioni, la responsabilità è lasciata all'operatore che valuta la criticità e l'idoneità del sistema. Le operazioni critiche (ad es. il sorvolo di aree congestionate o di infrastrutture industriali), invece, previa apposita [domanda](#) sono autorizzate dall'ENAC, sulla base di accertamenti che tengono conto della complessità del sistema e della criticità degli scenari operativi.

Per i Sistemi Aeromobili Pilotaggio Remoto di peso superiore ai 25 kg, invece, è sempre prevista una certificazione del mezzo aereo e una autorizzazione all'operatore aereo, indipendentemente dalla criticità delle operazioni di volo.

Per tali mezzi, infatti, si mantiene la stessa tipologia di regolamentazione in uso per gli aeromobili tradizionali, certificazioni di aeronavigabilità e autorizzazione all'impiego.

#### **AEROMODELLI**

Sono regolati esclusivamente dall'art. 23 del Regolamento ENAC. Anche qui troviamo una suddivisione in due categorie di peso:

- inferiore a 25 kg;
- uguale o maggiore a 25 kg.

Regole valide per entrambe le categorie:

l'attività deve essere svolta nelle **ore di luce diurna**;

occorre il **continuo contatto visivo** con l'aeromodello **senza aiuto di dispositivi ottici e/o elettronici**;

I primi, inoltre, devono essere utilizzati ad una distanza di almeno 8 km dal perimetro di un aeroporto e dai relativi sentieri di avvicinamento/decollo, in **un raggio massimo di 200 m** e per un'**altezza dal terreno non superiore a 70 m** (che diventano, rispettivamente, 300 m e 150 m se l'aeromodellista è titolare di una abilitazione al pilotaggio di aeromodelli radiocomandati rilasciata da una scuola certificata dall'Aero Club d'Italia), e ciò a meno che l'attività di volo non sia effettuata in spazi aerei regolamentati (permanenti) o segregati (temporanei).

L'uso dei secondi è consentito ad aeromodellisti con un'età minima di 18 anni, esclusivamente in aree istituite da ENAC e riservate alle attività aeromodellistiche. Tali aree sono caratterizzate da spazi aerei regolamentati o segregati. Inoltre, durante l'attività non devono essere presenti persone ad esclusione di quelle necessarie per lo svolgimento della stessa.