

Scritto da Administrator

Martedì 01 Settembre 2015 10:03 - Ultimo aggiornamento Martedì 01 Settembre 2015 10:58



La normativa ENAC (Regolamento Ed. n. 2 del 16/07/2015), recepita e richiamata dal nostro Regolamento di Campo, dichiarando (art. 1) di occuparsi dei Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto (APR) di massa al decollo non superiore a 150 kg e di tutti quelli progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici, li distingue, preliminarmente, in Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR) ed Aeromodelli.

La stragrande maggioranza della normativa (Art. da 6 a 34), tuttavia, con le relative imposizioni e restrizioni, è dedicata ai SAPR, mentre gli aeromodelli sono relegati al solo Art. 35.

E' necessario, quindi, anche per capire quali norme vanno applicate, individuare cosa distingue un SAPR da un Aeromodello. In ciò ci dovrebbe essere di aiuto l'art. 5 (Definizioni e Acronimi) dello stesso Regolamento. Vediamo quello che dice:

Sistema Aeromobile a Pilotaggio Remoto (SAPR): sistema costituito da un mezzo aereo (aeromobile a pilotaggio remoto) senza persone a bordo, utilizzato per fini diversi da quelli ricreativi e sportivi, e dai relativi componenti necessari per il controllo e comando (stazione di controllo) da parte di un pilota remoto.

Aeromodello: dispositivo aereo a pilotaggio remoto, senza persone a bordo, impiegato esclusivamente per scopi ricreativi e sportivi, non dotato di equipaggiamenti che ne permettano un volo autonomo, e che vola sotto il controllo visivo diretto e costante dell'aeromodellista, senza l'ausilio di aiuti visivi.

Dov'è la differenza? Per essere considerato aeromodello ed evitare tutte le restrizioni, imposizioni e regole degli artt. 6-34, il mezzo aereo a pilotaggio remoto **DEVE essere impiegato esclusivamente per scopi ricreativi e sportivi, NON DEVE essere dotato di equipaggiamenti che ne permettano un volo autonomo e DEVE volare sotto il controllo visivo diretto e costante dell'aeromodellista, senza l'ausilio di aiuti visivi.**

Semplice!

Oppure no?

Questa classificazione, in realtà, diventa di difficile interpretazione quando prendiamo in considerazione una piattaforma plurimotore, dotata, ad esempio, di capacità di navigazione autonoma verso la base di partenza (funzione Go Home) e di sistemi di aiuto visivo di tali caratteristiche da fornire anche riprese di qualità adeguata per molteplici applicazioni.

Tale dispositivo potrebbe essere impiegato per riprese aeree valide a fini scientifici o altre operazioni, ma potrebbe anche essere utilizzato solo per "piacere", volando nei dintorni del campo e rimanendo nel raggio visivo del pilota (VLOS).

Nel primo caso è immediata la classificazione quale SAPR (fini scientifici etc.) mentre nel secondo (volare per semplice piacere), soprattutto se, di fatto, non vengono utilizzati gli equipaggiamenti che ne consentono il volo autonomo (seppur installati), non è neppure così immediato poterlo distinguere da un semplice aeromodello.

Come possiamo quindi classificarlo?

Venendo meno la finalità d'uso per fini, ad esempio, scientifici, l'oggetto in questione non è un SAPR.

Esso tuttavia non è nemmeno un Aeromodello, perché ha funzioni e capacità tecniche aggiuntive a quelle di un aeromodello, è dotato di capacità di navigazione autonoma (ad es. la funzione Go Home) e dispone di sistemi installati a bordo che costituiscono sistemi di "aiuti visivi" che ne consentirebbero il controllo ed il pilotaggio anche oltre la linea di vista (BLOS).

In sintesi, possiamo quindi concludere che il nostro plurimotore, usato unicamente a fini ricreativi e sportivi, non è classificabile in alcun modo in quanto secondo la corrente normativa: non è un SAPR, ma senza alcun dubbio non è nemmeno un semplice Aeromodello, in considerazione della sua capacità "go home" e dei sistemi di aiuto visivo.

Volendo "complicarci la vita" ed in attesa di chiarimenti e delucidazioni da parte di ENAC, consideriamoli "quasi o simil SAPR". Come ci regoliamo?

Nella differenziazione dei SAPR da cui discendono o possono ricadere le piattaforme di cui stiamo discutendo, l'ENAC distingue gli Aeromobili nelle seguenti categorie in base al peso, con norme sempre più complesse all'aumentare di quest'ultimo:

1. fino a 0,3 Kg;
2. fino a 2 g;
3. fino a 25 Kg
4. fino a 150 Kg.

Scritto da Administrator

Martedì 01 Settembre 2015 10:03 - Ultimo aggiornamento Martedì 01 Settembre 2015 10:58

Prendendo in considerazione, per semplicità, solo la categoria 2. degli aeromobili di peso e dimensioni tra 0,3 Kg e 2 Kg. , va rilevato che nella normativa ENAC gli Aeromobili di questa classe godono di cospicue semplificazioni in rapporto alle complessità normative e ai molteplici obblighi relativi ai SAPR ed al pilota (Art. 12).

Infatti per questa categoria le norme prevedono che:

- Comma 2: le operazioni specializzate condotte con SAPR di massa operativa al decollo minore o uguale a 2 Kg sono considerate non critiche in tutti gli scenari operativi, a condizione che gli aspetti progettuali e le tecniche costruttive dell'APR abbiano caratteristiche di inoffensività precedentemente accertate dall' ENAC o da soggetto autorizzato;
- Comma 3: per la conduzione delle operazioni è sufficiente che l'APR venga pilotato da persona in possesso di un Attestato rilasciato da un Centro Addestramento approvato dall'ENAC (Art. 21).

In conclusione e limitatamente all'uso nell'ambito del nostro Campo Volo ed in considerazione che l'attuale normativa classifica i SAPR in base alle finalità d'utilizzo, appare ragionevole ed in buona misura raccomandabile seguire queste linee guida:

- avere ben chiaro che l'impiego del drone è unicamente ricreazionale e sportivo;
- impiegare drone con peso inferiore ai due Kg omologati dall'ENAC o da soggetti da esso autorizzato, per non dover sottostare alle regolamentazioni previste per la categoria superiore;
- crearsi oggetti home-made multirobot con dispositivi go-home, limitandone il peso in assetto di volo a 2 kg;
- impiegare il drone nell'ambito della Visual Line of Sight (VLOS) per non dover ricorrere all'ausilio di aiuti visivi, il cui impiego è vietato dal Regolamento di Campo;
- e, ciliiegina sulla torta, perché no, acquisire l'Attestato di Pilota di APR rilasciato da un Centro di Addestramento approvato dall'ENAC, per mettere se stessi, gli altri ed il Club al riparo da qualunque tipo di problema e contestazione.

Gen. Roberto Cusello