



ENAC

REGOLAMENTO

MEZZI AEREI A PILOTAGGIO REMOTO

Edizione 2 del

INDICE

Introduzione

Sezione I – Generalità

- Art. 1 Premessa
- Art. 2 Applicabilità
- Art. 3 Scopo
- Art. 4 Fonti normative
- Art. 5 Definizioni e Acronimi
- Art. 6 Classificazione dei SAPR
- Art. 7 Impiego dei SAPR
- Art.8 Regole di circolazione

Sezione II – Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto con mezzi aerei di massa al decollo massima minore di 25 kg

- Art. 9 Requisiti generali per l'impiego dei SAPR
- Art.10 Autorizzazione e dichiarazione
- Art.11 Operazioni non critiche
- Art.12 Operazioni critiche
- Art.13 Operazioni con APR di massa massima minore o uguale a 2 Kg

Sezione III – Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto con mezzi aerei di massa al decollo massima maggiore o uguale a 25 kg

- Art. 14 Registrazione e identificazione
- Art. 15 Aeronavigabilità
- Art. 16 Certificato Acustico
- Art. 17 Autorizzazione dell'operatore
- Art. 18 Organizzazione dell'operatore
- Art. 19 Manutenzione del SAPR

Sezione IV – Disposizioni per il pilotaggio degli Aeromobili a Pilotaggio Remoto

- Art. 20 Pilota
- Art. 21 Attestato di Pilota APR
- Art. 22 Licenza di Pilota APR

Sezione V – Disposizioni Generali per i Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto

Art. 23 Comunicazione di eventi

Art. 24 Data Link

Art. 25 Assicurazione

Art. 26 Security

Art. 27 Protezione dei dati e privacy

Sezione VI- Aeromodelli

Art. 28 Generalità

Sezione VII - Disposizioni finali

Art. 29 Sospensione e revoca

Art. 30 Tariffe

Art. 31 Decorrenza

BOZZA

Introduzione

Tra le novità che hanno maggiormente caratterizzato il settore dell'aviazione civile negli ultimi anni, un posto di assoluto riguardo è certamente da attribuire agli aeromobili a pilotaggio remoto, sia per la notevole diffusione del loro impiego sia per la valenza che essi possono avere sullo sviluppo di nuove ed innovative attività economiche.

La rilevanza del fenomeno è stata riconosciuta anche dalla Commissione Europea che con la Comunicazione 8 aprile 2014 ha assunto forti impegni per il sostegno allo sviluppo di questo settore, evidenziando il beneficio che ogni singolo paese può derivare da esso sia in termini di sviluppo economico sia per l'impatto positivo sui livelli occupazionali, in particolare sottolineando la qualità dell'occupazione connessa all'impiego degli APR.

I mezzi a pilotaggio remoto costituiscono oggi una forte innovazione nello scenario della aviazione civile e pongono notevoli sfide al sistema regolatorio, nella individuazione di regole adeguate a fornire da un lato le necessarie garanzie di sicurezza ai cittadini che si servono del trasporto aereo ed ai cittadini sorvolati e dall'altro certezze nell'uso di tali mezzi per gli operatori economici che intendono farne uso.

La singolarità di tale settore e le sostanziali differenze che caratterizzano lo scenario operativo, dalle attività svolte con piccoli APR in spazi contenuti ed in continua vista, con voli brevi a basso pay load, alle missioni di APR ad elevata tecnologia che operano su grandi distanze, con voli di lunga durata ed in spazi aerei condivisi con gli aeromobili con pilota a bordo, rendono necessario lo sviluppo di una ampia e differenziata gamma di risposte. E' quindi necessario elaborare concetti operativi (*concept of operations*) dedicati, a fronte dei quali definire il set di requisiti differenziati attraverso i quali conseguire livelli di sicurezza appropriati alla esposizione al rischio associato allo specifico "concept of operations".

In tal senso il Regolamento intende fornire le risposte alle tematiche sottese allo sviluppo delle attività condotte con APR, proponendo un approccio bilanciato ai temi della sicurezza che tenga conto delle caratteristiche tecniche ed operative dei sistemi a pilotaggio remoto, delle modalità di occupazione dello spazio aereo, del contributo conferito dalla capacità di gestione dell'operatore e dalla qualificazione dei piloti di tali mezzi.

Per cogliere al meglio gli orientamenti sopra indicati e fornire una disciplina delle operazioni flessibile, semplice ed efficace, mirata quindi a regolare secondo le effettive necessità, il regolamento introduce una classificazione per peso cui fa anche seguito una differenziazione sulla criticità delle operazioni specializzate. Vengono definite due classi di APR con un limite di peso fissato a 25 Kg, in linea con similari scelte fatte da altre Autorità dell'aviazione civile europee e dalla Aeronautica Militare che fissa attualmente a 20 Kg detto limite. La seconda importante differenziazione si basa invece su aspetti operativi legati alla capacità del pilota di avere o meno in vista l'APR, operazioni VLOS o BLOS.

In particolare appare utile sottolineare che nell'ambito della categoria degli APR<25Kg utilizzati in condizioni VLOS, il "concept of operations" utilizzato è basato sull'operational risk, ovvero l'esposizione al rischio associato alle caratteristiche d'insieme delle componenti che caratterizzano le specifiche operazioni. Al fine di considerare sicure le operazioni di volo assumono quindi fondamentale importanza l'esistenza di procedure operative, normali e di emergenza, la capacità del pilota di controllare il volo ed il contesto ambientale in cui si svolgono le operazioni, dalla libertà dello spazio aereo alle regole che ne determinano l'utilizzo, fino alla compatibilità delle condizioni meteo con le performance espresse dall'APR.

In coerenza con le motivazioni sopra evidenziate il Regolamento introduce un nuovo titolo aeronautico per i piloti degli APR riconoscendo che la sicurezza delle operazioni dipende in modo sostanziale dalla capacità di essi. In tal senso il riconoscimento del ruolo dei piloti mediante un titolo aeronautico personale che ne attesti il percorso formativo e la capacità di conduzione appare un passaggio fondamentale per costruire un sistema sicuro ed adeguato alle caratteristiche del settore.

Il Regolamento considera quindi che il contributo del mezzo aereo al conseguimento di un accettabile livello di sicurezza varia a seconda della dimensione dell'APR, passando da pesi inferiori a 25 Kg a pesi fino a 150 Kg, della criticità delle operazioni e della condizione di volo, da VLOS a BLOS. Detto contributo può difatti essere considerato non essenziale nei casi più semplici fino a dover fornire livelli di affidabilità sempre maggiori all'aumentare della complessità del contesto operativo e della tecnica di conduzione.

Per tutti i sistemi di aeromobili a pilotaggio remoto di massa massima al decollo inferiore a 25 Kg i livelli di sicurezza delle operazioni sono stabiliti assumendo quale riferimento sia la

componente umana, pilota e operatore, che il mezzo aereo ed attribuendo alla affidabilità di quest'ultimo un contributo marginale per le operazioni non critiche e significativo ma non esaustivo per le operazioni critiche.

In altri termini se per le operazioni più semplici, operazioni non critiche condotte in condizioni VLOS, è accettabile conseguire un livello di sicurezza basato essenzialmente sulla capacità del pilota remoto, titolare di un titolo aeronautico in corso di validità, e semplici procedure operative, predisposte dall'operatore ed oggetto di sola dichiarazione, per le operazioni più critiche i requisiti tengono in maggior conto sia i mezzi aerei con livelli di affidabilità crescenti, che l'operatore mediante un sistema di autorizzazioni più pregnante.

In merito alla possibilità per un APR di sorvolare centri abitati nel contesto delle operazioni specializzate critiche, il Regolamento presuppone che le operazioni avvengano con livelli di sicurezza equivalenti a quelli dell'aviazione generale, che costituisce al momento il segmento maggiormente ad essi assimilabile.

In base al principio di equivalenza, al fine di garantire per le operazioni con i SAPR il mantenimento di un livello di rischio equivalente a quello posto dall'aviazione tradizionale, si ritiene adeguato fare riferimento alla AC 23.1309-1D della Federal Aviation Administration (FAA) applicabile ad un aeromobile Classe I dell'aviazione generale, associando quale classificazione della condizione di avaria quella relativa all'Hazardous, con la relativa probabilità di accadimento.

Tale scelta è motivata dal fatto che gli effetti, benché non riferibili agli occupanti a bordo, sono comunque assimilabili a quelli che una condizione di avaria o perdita di controllo del SAPR potrebbe avere su terzi a terra. Tali effetti tengono conto della mitigazione derivante dalle ridotte dimensioni del mezzo, e quindi dell'associata area letale, e dalla densità di popolazione insistente nella presumibile area di impatto.

Laddove i valori di densità di popolazione sono tali da non mitigare gli effetti di una caduta al suolo del SAPR, quali ad esempio in caso di assembramenti, il Regolamento ne vieta le operazioni.

Per i sistemi di aeromobili a pilotaggio remoto di massa massima al decollo uguale o superiore a 25 Kg, in particolare per le operazioni condotte in BLOS, appare invece di fondamentale importanza che gli APR forniscano un intrinseco elevato livello di sicurezza, unitamente alle prestazioni associate alla capacità di impegnare lo spazio aereo, in modo da garantire la sostenibilità di attività complesse in spazi aerei segregati e in un prossimo futuro non segregati. Per tale ambito il “concept of operations” riprende il tradizionale impianto regolatorio delle operazioni con aeromobili con pilota a bordo, pur con i dovuti adattamenti.

BOZZA

SEZIONE I**Generalità****Art. 1***Premessa*

1. L'articolo 743 del Codice della Navigazione "*Nozione di aeromobile*", prevede, nella definizione di aeromobile, i mezzi aerei a pilotaggio remoto:
"Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della Difesa. Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia".
2. Il presente Regolamento, in attuazione dell'art. 743 del Codice della Navigazione distingue, ai fini dell'applicazione delle disposizioni del Codice, i mezzi aerei a pilotaggio remoto in *Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto e Aeromodelli*.
3. I mezzi aerei a pilotaggio remoto impiegati o destinati all'impiego in operazioni specializzate o in attività scientifiche, sperimentazione e ricerca, costituiscono i *Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR)* e ad essi si applicano le previsioni del Codice della Navigazione secondo quanto previsto dal presente Regolamento.
4. Gli *Aeromodelli* non sono considerati aeromobili ai fini del loro assoggettamento alle previsioni del Codice della Navigazione e possono essere *utilizzati esclusivamente per impiego* ricreazionale e sportivo. Pur tuttavia, il presente Regolamento contiene specifiche disposizioni applicabili all'impiego degli *aeromodelli* per l'uso dello spazio aereo ed a garanzia della sicurezza di cose e persone al suolo e degli altri mezzi aerei.

Art. 2*Applicabilità*

1. Il presente Regolamento si applica alle operazioni dei SAPR di competenza ENAC, e alle attività degli *Aeromodelli*.

2. Ai sensi del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio (CE) n. 216/2008, sono di competenza ENAC i SAPR di massa massima al decollo non superiore a 150 kg e tutti quelli progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici.
3. Non sono assoggettati alle previsioni del presente Regolamento:
 - a) i SAPR di Stato di cui agli articoli 744, 746 e 748 del Codice della Navigazione;
 - b) i SAPR che hanno caratteristiche di progetto tali per cui il pilota non ha la possibilità di intervenire nel controllo del volo;
 - c) i SAPR che svolgono attività in spazio chiuso (*spazio indoor*), a meno di quanto previsto nell'art. 12.7;
 - d) i SAPR costituiti da palloni utilizzati per osservazioni scientifiche o da palloni frenati.

Art. 3*Scopo*

1. Il presente Regolamento definisce i livelli di sicurezza da assicurare per le diverse tipologie di operazioni che possono essere condotte con l'utilizzo di SAPR. Esso fornisce, nelle Sezioni II e III, in funzione della loro massa massima al decollo, i requisiti da soddisfare per impiegare le diverse categorie di SAPR.
2. La Sezione IV fornisce disposizioni per il pilotaggio degli APR mentre la Sezione V contiene disposizioni comuni per le operazioni di tutti i SAPR.
3. Nella Sezione VI, vengono fornite le disposizioni che devono essere rispettate per l'utilizzo degli *Aeromodelli* nello spazio aereo nazionale.

Art.4*Fonti normative*

- Codice della Navigazione
- Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio "Regolamento Basico"
- Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio "Requisiti Assicurativi"
- Regolamento europeo 923/2012 Standardised European Rules of the Air –SERA e Regolamento ENAC "Regole dell'Aria - Italia"

- Regolamento ENAC “Servizi di Traffico Aereo”
- Regolamento ENAC “Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d’idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici”

Art. 5*Definizioni e Acronimi*

1. Definizioni

Aeromodellista: persona che è ai comandi di un aeromodello.

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.

Aeromobile a Pilotaggio Remoto (APR): mezzo aereo a pilotaggio remoto senza persone a bordo, non utilizzato per fini ricreativi e sportivi.

Aree congestionate: aree o agglomerati usati come zone residenziali, industriali, commerciali, sportive, e in generale aree dove si possono avere assembramenti, anche temporanei di persone.

Beyond Line Of Sight (BLOS): operazioni condotte ad una distanza che non consente al pilota remoto di rimanere in contatto visivo diretto e costante con il mezzo aereo, che non consente di gestire il volo, mantenere le separazioni ed evitare collisioni.

Extended Visual Line Of Sight (EVLOS): operazioni condotte in aree le cui dimensioni superano i limiti delle condizioni VLOS e per le quali i requisiti del VLOS sono soddisfatti con l’uso di metodi alternativi.

Operazioni Specializzate: per lo scopo di questo Regolamento si intendono le attività che prevedono l’effettuazione, con un SAPR, di un servizio a titolo oneroso o meno, quale ad esempio sorveglianza del territorio o di impianti, monitoraggio ambientale, impieghi agricoli, fotogrammetria, pubblicità, addestramento.

Osservatore SAPR: persona designata dall’operatore che, anche attraverso l’osservazione visiva dell’aeromobile a pilotaggio remoto, può assistere il pilota remoto nella condotta del volo.

Pilota remoto: persona responsabile della condotta del volo, che mediante una stazione di controllo a terra, agisce sui comandi di volo di un APR.

See and avoid: La capacità del pilota, tramite visione diretta, di evitare collisioni a terra con veicoli ed aeromobili, in volo con altri utilizzatori dello spazio aereo, di rispettare le regole dell'aria, di evitare condizioni meteorologiche avverse, di riconoscere segnali visivi, di mantenere la pertinente distanza dalle nubi.

Sense and Avoid (S&A) o Detect and Avoid (D&A): La capacità del pilota, tramite sistemi, di evitare collisioni a terra con veicoli ed aeromobili e collisioni in volo con altri utilizzatori dello spazio aereo, di rispettare le regole dell'aria, di evitare collisioni con il terreno, di evitare condizioni meteorologiche avverse, di rispettare i segnali visivi e di mantenere la pertinente visibilità e distanza dalle nubi in modo equivalente al See and avoid previsto per gli aeromobili con pilota a bordo.

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.

Sistema autonomo: SAPR per il quale il pilota non ha possibilità di controllare il volo del mezzo intervenendo in tempo reale.

Spazio Indoor: spazio confinato all'interno di luoghi chiusi.

To be seen: la proprietà di un APR per le sue dimensioni e caratteristiche di essere avvistato analoga a quelle di un aeromobile con pilota a bordo ai fini del rispetto delle regole dell'aria.

Visual Line of Sight (VLOS): operazioni condotte entro una distanza, sia orizzontale che verticale, tale per cui il pilota remoto è in grado di mantenere il contatto visivo continuativo con il mezzo aereo, senza aiuto di strumenti per aumentare la vista, tale da consentirgli un controllo diretto del mezzo per gestire il volo, mantenere le separazioni ed evitare collisioni¹.

Nota 1: la distanza entro cui possono essere svolte operazioni in VLOS è funzione della capacità del pilota di determinare l'effettiva condizione dell'APR in termini di posizione, assetto e velocità, nonché presenza di ostacoli e/o altri aeromobili. Il pilota è il responsabile finale nel determinare le condizioni di VLOS, che possono essere influenzate da condizioni meteo, posizione del sole e ostacoli.

Acronimi

APR	Aeromobile a pilotaggio remoto
ATZ	Aerodrome Traffic Zone
BLOS	Beyond Line of Sight
D&A	Detect and Avoid
EASA	European Aviation Safety Agency (Agenzia Europea per l'Aviazione Civile)

EVLOS	Extended Visual Line Of Sight
SAPR	Sistema Aeromobile a Pilotaggio Remoto
S&A	Sense and Avoid
VFR	Visual Flight Rules
VMC	Visual Meteorological Conditions
VLOS	Visual Line of Sight.

Art. 6*Classificazione dei SAPR*

1. I SAPR di competenza ENAC sono classificati in base alla massa massima al decollo del mezzo in:
 - a. Sistemi con mezzi aerei di massa massima al decollo minore di 25 kg
 - b. Sistemi con mezzi aerei di massa massima al decollo uguale o maggiore di 25 kg.

Art. 7*Impiego dei SAPR*

1. L'impiego dei SAPR è soggetto al rispetto delle singole sezioni, come applicabili, di cui si compone il presente Regolamento ed al possesso di appropriate autorizzazioni rilasciate dall'ENAC all'operatore o alla presentazione da parte dell'operatore di dichiarazione all'ENAC nei termini indicati nelle Sezioni II e III del presente Regolamento.
2. I SAPR possono essere impiegati per:
 - a. operazioni specializzate,
 - b. attività di ricerca e sviluppo.
3. Fatto salvo quanto previsto al comma 1, nel caso di operazioni specializzate per conto terzi, deve essere stipulato un accordo tra l'operatore del SAPR e il committente nel quale le parti definiscono le rispettive responsabilità e concordano sull'idoneità del SAPR per la specifica operazione di volo e sulle eventuali limitazioni e condizioni connesse, anche con riguardo alle disposizioni in materia di protezione dati di cui all'Art. 27 del presente Regolamento.

4. Le operazioni si distinguono in operazioni VLOS e operazioni BLOS.
5. Nell'ambito dell'impiego dei SAPR è vietato il trasporto di merci pericolose.

Art. 8*Regole di circolazione*

1. L'ammissione allo spazio aereo nazionale di un APR è soggetta alla capacità di rispettare le regole dell'aria, nonché gli altri Regolamenti emanati dall'ENAC applicabili agli spazi aerei impegnati.

Le operazioni sono condotte in VLOS, EVLOS e BLOS, come di seguito riportato.

2. VLOS. Non è richiesta alcuna riserva di spazio aereo se l'attività rispetta i seguenti requisiti:
 - a. è limitata ad un'altezza massima di 400 piedi dal terreno (rif. SERA.5005.f);
 - b. non deve interessare spazi aerei controllati, ATZ o, in assenza di ATZ, deve svolgersi ad una distanza di almeno 3 Km dal perimetro dell'aerodromo;
 - c. è condotta di giorno in VLOS in contatto visivo con il mezzo. La distanza massima ammessa dipende dalle dimensioni del mezzo e dalla capacità del pilota di rispettare quanto prescritto per il VLOS, ma comunque non può essere superiore a 500 metri sul piano orizzontale;
 - d. nel caso il pilota remoto perda il contatto visivo dell'APR secondo quanto prescritto dal VLOS, il volo deve essere terminato il prima possibile;
 - e. il volo sia condotto in modo sicuro e non arrechi danni a terzi;
 - f. il volo dell'APR sia continuamente monitorato;
 - g. sia continuamente rispettata la quota massima di volo;
 - h. in caso di traffico interferente di altro aeromobile, l'APR non ha diritto di precedenza (rif. SERA 3210) ed il pilota remoto, esercitando la capacità "see and avoid", deve portarsi a terra o ad una altezza di sicurezza tale da non interferire con l'altro aeromobile;
 - i. non è consentito il sorvolo delle aree proibite o regolamentate riportate in AIP.
3. *Aree congestionate.* Nel caso di peso minore di 25 Kg ed operazioni non critiche, l'APR deve essere mantenuto ad una distanza orizzontale di sicurezza dalle aree congestionate di almeno 150 m, e ad almeno 50 m da persone che non sono sotto il diretto controllo

dell'operatore. In tutti gli altri casi, l'operatore deve presentare all'ENAC idonea valutazione di rischio.

4. *EVLOS*. Operazioni in EVLOS possono essere autorizzate dall'ENAC, su specifica richiesta, se l'operatore APR adotta metodi alternativi per garantire il mantenimento dei requisiti richiesti per il VLOS tramite l'impiego di osservatori e/o stazioni di pilotaggio supplementari.
5. *BLOS*. Operazioni in BLOS possono essere autorizzate dall'ENAC, su specifica richiesta, individuando limitazioni e condizioni sulla base della tipologia delle operazioni e dei risultati dell'analisi di rischio effettuata dall'operatore. Operazioni in BLOS sono condotte esclusivamente in spazi aerei riservati.
6. *Servizi ATS*. Negli spazi aerei non controllati non sono forniti servizi di navigazione aerea agli APR (rif. SERA.6001.g).
7. *Equipaggiamenti*. Sono richiesti apparati radio e transponder solo nelle zone in cui è richiesto specificatamente da ENAC (rif. RAIT.6005 e 6006).
8. *Riserva di Spazio aereo*. E' necessario fare richiesta all'ENAC di riserva di spazio aereo, secondo le procedure previste, quando i requisiti dei paragrafi 2 e 4 non sono soddisfatti.

SEZIONE II

Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto con mezzi aerei di massa massima al decollo minore di 25 kg

Art. 9

Requisiti generali per l'impiego dei SAPR

1. Il SAPR deve essere identificato attraverso l'apposizione sul mezzo aereo di una targhetta riportante i dati identificativi del sistema e dell'operatore. Tale targhetta deve essere installata anche sulla stazione di terra.

2. Tutti i SAPR devono essere dotati di un Manuale di Volo o documento equivalente. Per i SAPR che ricadono nelle previsioni di questa sezione, possono essere rilasciate certificazioni di tipo ristretto solo se è prevista la costruzione in serie. In tali casi è applicabile la stessa disciplina prevista per quelli con massa al decollo massima uguale o superiore a 25 kg di cui alla Sezione III; la conformità di ciascuna unità prodotta viene attestata dal costruttore mediante rilascio di una dichiarazione di conformità al tipo certificato.
3. Le operazioni specializzate sono svolte nel rispetto delle regole di circolazione di cui all'art. 8.
4. I SAPR devono essere equipaggiati con i dispositivi/sistemi necessari per l'effettuazione delle operazioni previste in accordo alle regole dell'aria applicabili e in funzione degli spazi aerei impegnati. Essi devono comunque essere equipaggiati con un sistema idoneo a segnalare l'altezza a cui il l'APR sta volando, al fine di garantire un positivo controllo della quota.
5. Nelle attività condotte in condizioni VLOS, in spazi aerei non controllati, l'ENAC può richiedere l'installazione sull'APR di luci o altri mezzi che possano favorirne la visibilità al pilota remoto ed eventualmente agli altri utilizzatori dello spazio aereo.
6. I SAPR devono essere condotti da un pilota in possesso delle certificazioni in stato di validità di cui al successivo art. 20.
7. Per le operazioni condotte in condizioni VLOS, il pilota al comando di un SAPR deve essere visibile e chiaramente identificabile tramite mezzi che ne consentano l'immediato riconoscimento. L'uso di giubbetti ad alta visibilità è ritenuto adeguato ai fini del presente regolamento.
8. Per effettuare operazioni specializzate a titolo oneroso o meno, l'operatore deve disporre di una organizzazione tecnica ed operativa adeguata all'attività e dotarsi di un manuale delle operazioni che definisca le procedure necessarie per gestire le attività di volo e la manutenzione dei sistemi.

9. I SAPR che ricadono nelle previsioni di questa sezione, possono essere impiegati in operazioni specializzate non critiche o critiche, secondo quanto previsto nei successivi articoli 11 e 12.
10. Sia nel caso di operazioni critiche che non critiche, l'operatore ha l'obbligo di segnalare gli incidenti e gli inconvenienti gravi che si dovessero verificare e gli eventuali danni provocati a persone o cose.
11. L'effettuazione dell'attività per lo scopo "ricerca e sviluppo", è soggetta ad autorizzazione da parte dell'ENAC.

Art. 10*Autorizzazione e dichiarazione*

1. La capacità dell'operatore del SAPR a rispettare gli obblighi derivanti dal presente Regolamento viene attestata dall'ENAC mediante una autorizzazione nei casi di operazioni critiche. Nei casi di operazioni non critiche, tale capacità viene dichiarata dall'operatore secondo le modalità previste nel successivo art. 11.
2. L'autorizzazione o la dichiarazione, come applicabile, copre tutti gli aspetti inerenti la sicurezza delle operazioni del SAPR (mezzo aereo, operazioni di volo, piloti). La domanda di autorizzazione o la dichiarazione per l'effettuazione di operazioni specializzate può essere presentata all'ENAC solo dopo che l'operatore abbia completato con esito positivo la relativa attività di volo sperimentale propedeutica alle operazioni in accordo alle previsioni di cui al successivo comma 4.
3. L'attività sperimentale propedeutica è condotta dal pilota che l'operatore intende impiegare e consente di stabilire una adeguata capacità di controllo del mezzo da parte del pilota stesso, indagando l'involuppo di volo in cui l'APR sarà utilizzato e in modo particolare le manovre di emergenza. Essa è finalizzata a determinare nell'ambito di quali condizioni e limitazioni le operazioni specializzate possono essere condotte in sicurezza.
4. L'attività sperimentale propedeutica è condotta da piloti in possesso di Attestato, nel rispetto delle condizioni di cui al comma 2 dell'art. 8 in aree non popolate; essa non

necessita di preventiva comunicazione all'ENAC. E' responsabilità del pilota far sì che le condizioni per l'effettuazione delle attività sperimentali siano rispettate.

5. L'autorizzazione o la dichiarazione rimangono valide, purché le operazioni siano condotte nell'ambito delle condizioni e limiti dell'autorizzazione o della dichiarazione. Decade nel caso che siano apportate modifiche al sistema o effettuate operazioni al di fuori delle previsioni dell'autorizzazione/dichiarazione.
6. L'ENAC si riserva la facoltà di condurre verifiche sulle effettive modalità con cui sono condotte le operazioni.
7. Per l'assolvimento degli adempimenti di cui sopra, l'operatore può avvalersi di organizzazioni riconosciute dall'ENAC, inclusa l'effettuazione dell'attività sperimentale necessaria e la predisposizione della documentazione relativa.

Art. 11*Operazioni non critiche*

1. Per operazioni specializzate non critiche si intendono quelle operazioni che non prevedono il sorvolo, anche in caso di avarie e malfunzionamenti, di:
 - i. aree congestionate, assembramenti di persone, agglomerati urbani;
 - ii. infrastrutture sensibili.
2. Per le operazioni non critiche, nella dichiarazione l'operatore deve attestare la rispondenza alle applicabili sezioni del presente Regolamento e indicare le condizioni e i limiti applicabili alle operazioni di volo previste, incluso, eventualmente, la necessità di operare in spazi aerei segregati. La dichiarazione è resa dall'operatore utilizzando esclusivamente l'accesso al sito web dell'Ente, fornendo le informazioni e dati previsti nella procedura.
3. L'operatore è responsabile di valutare il rischio associato alle operazioni ed il permanere delle condizioni che fanno ritenere non critiche le operazioni.
4. L'operatore deve possedere e mantenere aggiornata la documentazione prevista all'art.12.9, lettere a), c), d), e) e g).

Art. 12*Operazioni critiche*

1. Per operazioni specializzate critiche si intendono quelle operazioni condotte in VLOS che non rispettano, anche solo parzialmente, quanto al precedente comma 1 art. 11.
2. Le operazioni specializzate critiche possono essere condotte ove sia assicurato un livello di sicurezza coerente con l'esposizione al rischio, con riferimento alle operazioni dell'aviazione generale. Il livello di sicurezza di tali operazioni è determinato dall'insieme dei contributi forniti dal SAPR, dal pilota, dalle procedure operative e di gestione delle attività di volo, dalle condizioni ambientali e dagli altri elementi essenziali per determinare un impiego sicuro di tali mezzi. Il SAPR deve pertanto assicurare un livello di affidabilità minimo compatibile con il quadro sopra delineato e adeguato al conseguimento di appropriati livelli di sicurezza in relazione alla tipologia di operazioni.
3. Per l'effettuazione di operazioni critiche il SAPR deve essere dotato di un mezzo di terminazione del volo la cui funzionalità sia indipendente dal sistema primario di comando e controllo del mezzo. La quota minima di volo da tenere deve essere determinata per ogni sistema di terminazione del volo in modo tale da garantirne l'efficacia.
4. Per le operazioni specializzate critiche che si svolgono in aree urbane in scenari che non prevedono il sorvolo di persone nell'area delle operazioni e nel buffer, a meno che esse non siano indispensabili alle operazioni ed addestrate, un adeguato livello di sicurezza può essere dimostrato tramite l'utilizzo di due sistemi indipendenti e dissimilari, di comando e controllo e di terminazione del volo. Il sistema di terminazione del volo deve consentire, quando attivato, la terminazione del volo all'interno dell'area di buffer.
5. A meno di quanto previsto al successivo comma 6, è consentito il sorvolo delle aree urbane ai SAPR che dimostrino un accettabile livello di sicurezza. La conformità a tale requisito è ritenuta soddisfatta ove il SAPR sia dotato di:
 - un sistema primario di comando e controllo il cui software sia conforme agli standard aeronautici di cui alla specifica EUROCAE ED-12 almeno al livello di affidabilità progettuale D,
 - sistemi idonei a mantenere il controllo delle operazioni in caso di perdita del data link o a mitigarne gli effetti, e

- un sistema di terminazione del volo il cui sistema di comando sia indipendente e dissimilare e che, ove attivato, presenti una moderata esposizione a potenziali danni da impatto.
6. Il sorvolo di assembramenti di persone, per cortei, manifestazioni sportive o inerenti forme di spettacolo o comunque aree dove si verificano concentrazioni inusuali di persone è in ogni caso proibito.
7. Ferma restando l'esclusione dal presente Regolamento della disciplina relativa agli spazi chiusi, in quanto essi non rientrano nello spazio aereo di competenza dell'ENAC, le restrizioni di cui al precedente comma 6 si applicano anche alle operazioni specializzate condotte in spazi chiusi.
8. Per ottenere l'Autorizzazione l'operatore presenta all'ENAC specifica domanda nella quale attesta la rispondenza alle sezioni applicabili del presente Regolamento e indica le condizioni e i limiti applicabili alle operazioni di volo previste, inclusa, eventualmente, la necessità di operare in spazi aerei segregati. Alla domanda allega la seguente documentazione:
- a) la descrizione e la configurazione del sistema da impiegare, nonché le caratteristiche e le prestazioni tali da garantirne un impiego sicuro ovvero la dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore, nel caso di SAPR in possesso di certificato di tipo;
 - b) i risultati delle prove dell'attività sperimentale iniziale;
 - c) la tipologia delle operazioni specializzate che intende svolgere;
 - d) i risultati dell'analisi del livello di rischio associato alle operazioni previste, eseguita al fine di sostanziare la sicurezza delle stesse;
 - e) il manuale di volo dell'APR o documento equivalente;
 - f) il programma di manutenzione del SAPR;
 - g) il manuale delle operazioni, inclusa la descrizione dei sistemi utilizzati per la terminazione del volo e le condizioni operative che ne determinano le modalità d'uso.

9. Ricevuta la domanda, l'ENAC rilascia l'autorizzazione al completamento con esito positivo della valutazione della documentazione prodotta da parte dell'operatore per sostanziare la capacità di effettuare l'attività in sicurezza. Nell'ambito delle valutazioni, ENAC si riserva di richiedere l'effettuazione di ulteriori analisi e prove e di condurre eventuali ispezioni.

Art. 13*Operazioni con APR di massa massima minore o uguale a 2 Kg*

1. Le operazioni specializzate condotte con SAPR di massa massima 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.
2. In aderenza con quanto disposto al comma 6 del precedente art. 12 e con quanto riportato nella Introduzione del presente Regolamento, è proibito il sorvolo di assembramenti di persone, per cortei, manifestazioni sportive o inerenti forme di spettacolo o comunque aree dove si verifichino concentrazioni inusuali di persone.
3. Per la conduzione delle operazioni è sufficiente che l'APR venga pilotato da persone in possesso di un Attestato in corso di validità, secondo quanto previsto al successivo art. 21, secondo le previsioni del Manuale di volo o documento equivalente.
4. Nei casi di cui al precedente comma 3, il pilota assume le funzioni di operatore e le relative responsabilità, incluse le registrazioni e segnalazioni. Non sono obbligatori i requisiti organizzativi richiesti agli operatori nei precedenti articoli ma il pilota deve assicurare la corretta conduzione del mezzo e l'effettuazione della manutenzione prevista.

SEZIONE III**Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto con mezzi aerei di massa massima al decollo maggiore o uguale a 25 kg****Art. 14***Registrazione e identificazione*

1. Gli APR con massa massima al decollo uguale o maggiore ai 25 kg, che effettuano attività all'interno dello spazio aereo italiano, sono registrati dall'ENAC mediante iscrizione nel Registro degli Aeromobili a Pilotaggio Remoto, con l'apposizione di marche di registrazione dedicate; le medesime marche devono essere altresì apposte sulla stazione di controllo a terra. Inoltre deve essere apposta sul mezzo aereo e sulla stazione di terra una targhetta di identificazione.

Art. 15*Aeronavigabilità*

1. L'abilitazione alla navigazione è attestata dal rilascio di un Permesso di Volo al SAPR, o da un Certificato di Navigabilità Ristretto nel caso di SAPR in possesso di un Certificato di Tipo Ristretto.
2. il Permesso di Volo può essere rilasciato:
 - a. per effettuare la sperimentazione allo scopo di ricerca e sviluppo o di dimostrazione di rispondenza alla base di certificazione nel caso di SAPR per i quali è stato richiesto un certificato di tipo ristretto;
 - b. per operazioni specializzate nel caso di SAPR non costruiti in serie e quindi non in possesso di certificazione di tipo ristretto.
3. Il Permesso di Volo specifica le condizioni e/o limitazioni, nell'ambito delle quali devono essere condotte le operazioni, esse includono anche le applicabili limitazioni riguardanti le aree di operazioni.
4. Per ottenere il Permesso di Volo per l'attività sperimentale di cui al comma 2a, il richiedente deve presentare domanda all'ENAC fornendo la documentazione necessaria per sostanziare la capacità del sistema di svolgere l'attività sperimentale in sicurezza. L'attività

sperimentale deve essere condotta in aree non popolate da piloti in possesso di autorizzazione rilasciata dall'ENAC.

Il richiedente deve presentare, in accordo alle disposizioni ENAC in vigore, richiesta di segregazione dello spazio aereo, ove ne ricorrano le necessità.

5. L'ENAC rilascia il Permesso di Volo per attività sperimentale all'esito positivo delle verifiche sulla documentazione presentata. Il Permesso di Volo per attività sperimentale viene rilasciato per il periodo di tempo necessario allo svolgimento della relativa attività.
6. Il Permesso di Volo per operazioni specializzate di cui al comma 2b può essere ottenuto dopo il completamento con esito positivo dell'attività di volo sperimentale iniziale effettuata con il Permesso di volo per attività sperimentale.
7. Il Permesso di Volo per operazioni specializzate è rilasciato dall'ENAC al termine positivo degli accertamenti necessari a verificare che le operazioni previste possono essere condotte con un livello di sicurezza adeguato. Il Permesso di Volo ha validità massima di tre anni. Qualora sussistano le condizioni e su specifica richiesta, ENAC può, come applicabile, rinnovare o rilasciare un nuovo Permesso di Volo a un determinato SAPR, in funzione dello scopo dello stesso. Il Permesso di Volo decade di validità qualora le limitazioni e le condizioni applicabili non siano rispettate, nel caso di modifiche al sistema non preventivamente approvate dall'ENAC o di inottemperanza ai requisiti di cui agli art. 16 e seguenti.
8. Per i SAPR destinati a essere costruiti in serie deve essere presentata all'ENAC domanda di rilascio di certificato di tipo ristretto. Il certificato attesta la rispondenza alla base di certificazione stabilita dall'ENAC, determinata tenendo conto delle specificità del sistema e delle sue modalità di impiego. La relativa Specifica di Tipo riporta le condizioni e/o limitazioni nell'ambito delle quali il sistema può essere impiegato, includendo anche le limitazioni riguardanti la tipologia delle aree di operazioni e l'utilizzo dello spazio aereo.
Nel caso di SAPR che hanno ricevuto una certificazione di tipo, al relativo APR può essere rilasciato un certificato di navigabilità ristretto se conforme alla Specifica di Tipo ed in condizioni per un impiego sicuro.
L'organizzazione che intende progettare e produrre i SAPR costruiti in serie, deve essere approvata dall'ENAC.

9. Il certificato di tipo ristretto e la relativa specifica di tipo sono rilasciati al termine delle verifiche che il tipo risponde alla base di certificazione e all'esito positivo dell'attività sperimentale.
10. Il certificato di navigabilità ristretto viene rilasciato al singolo SAPR a seguito di presentazione da parte del proprietario di una dichiarazione del costruttore che attesta che il SAPR è conforme al tipo certificato. Il certificato di navigabilità ha validità illimitata. La validità decade qualora le limitazioni e le condizioni applicabili non siano rispettate, nel caso di modifiche al sistema non preventivamente approvate dall'ENAC o di inottemperanza ai requisiti di cui agli art. 18. L'ENAC si riserva la facoltà di effettuare controlli a campione per verificare il mantenimento delle condizioni di validità del certificato di navigabilità ristretto.

Art. 16*Certificato Acustico*

1. Non è previsto il rilascio del Certificato Acustico.

Art. 17*Autorizzazione dell'operatore*

1. Per poter effettuare operazioni specializzate a titolo oneroso o meno l'operatore del SAPR deve ottenere l'autorizzazione dell'ENAC, dimostrando di possedere i requisiti di cui ai successivi articoli 18 e 19.
2. Gli accertamenti che l'ENAC conduce sono funzione del livello di criticità delle operazioni stesse.

Art. 18*Organizzazione dell'operatore*

1. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione a, l'operatore deve attestare di:
- disporre di una organizzazione tecnica ed operativa adeguata all'attività che intende effettuare e alla consistenza e tipologia della flotta. I piloti impiegati dall'operatore devono avere le qualificazioni richieste per condurre l'attività prevista;
 - avere nominato un Responsabile Tecnico per la gestione delle operazioni, della

dell'aeronavigabilità e dell'addestramento;

- c. disporre di SAPR in possesso di certificazioni/autorizzazioni, ed equipaggiati, nella configurazione prevista per lo svolgimento delle "operazioni specializzate" richieste;
- d. disporre di piloti con licenza ed abilitazioni adeguate al tipo di SAPR da impiegare;
- e. avere predisposto il "Manuale delle Operazioni", contenente le istruzioni o procedure necessarie per la gestione delle operazioni in condizioni normali e di emergenza, dell'aeronavigabilità e dell'addestramento e renderlo disponibile a tutto il personale coinvolto nelle attività;
- f. essere in grado di condurre le operazioni in accordo alle limitazioni e condizioni previsti per la richiesta dell'autorizzazione.

Art. 19

Manutenzione del SAPR

1. L'operatore del SAPR deve stabilire, sulla base delle istruzioni del costruttore, integrandole come necessario in base alla tipologia delle operazioni, un programma di manutenzione adeguato per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità del sistema.
2. L'operatore si deve dotare di un sistema di registrazione dei dati inerenti alle ore di volo, eventi significativi per la sicurezza, manutenzioni e sostituzione componenti.
3. Il costruttore o altra organizzazione da questi riconosciuta, è autorizzato ad effettuare le operazioni di manutenzione dei propri SAPR.
4. La manutenzione ordinaria può essere effettuata anche dall'operatore dopo aver frequentato idoneo corso per la manutenzione presso il costruttore o altre organizzazioni da questo autorizzate.

SEZIONE IV**Disposizioni per il pilotaggio degli Aeromobili a Pilotaggio Remoto****Art. 20***Pilota remoto di APR*

1. Ai fini della conduzione di un APR è richiesto un pilota in possesso di appropriata attestazione di competenza, in corso di validità. Ai sensi del Codice della Navigazione, il pilota è responsabile della condotta in sicurezza del volo.
2. Qualunque persona che abbia una età minima di 18 anni ed una idoneità psicofisica adeguata alle funzioni da assicurare, può ottenere una attestazione di competenza se dimostra di possedere le conoscenze aeronautiche basiche e la capacità di condurre un APR.
3. Gli attestati di competenza sono rilasciati dall'ENAC direttamente o tramite soggetti autorizzati, secondo le previsioni di cui ai successivi art.21 e art.22.
4. L'Attestato e la Licenza di Pilota remoto di APR hanno una validità di cinque anni, se non diversamente disposto dall'ENAC, e sono rinnovabili sulla base della attività svolta e del mantenimento della idoneità psicofisica.
5. Il pilota esercita i privilegi dell'Attestato o della Licenza secondo le abilitazioni e le limitazioni in esse contenute.
6. Il pilota ha l'obbligo di registrare la propria attività di volo e non può effettuare operazioni di volo, se nei 90 giorni precedenti alla data dell'attività delle operazioni non ha effettuato almeno tre distinte operazioni con il SAPR.
7. Il mancato rispetto delle regole fissate dal presente Regolamento da parte del pilota APR comporta la sospensione della validità dell'Attestato o Licenza per periodi da 1 a 12 mesi in ragione della gravità della non conformità fino alla revoca per i casi di notevole gravità.. Sono inoltre applicabili le altre sanzioni disciplinate dai pertinenti regolamenti ENAC.

Art. 21*Attestato di Pilota remoto di APR*

1. A far data dal (6 mesi dopo la pubblicazione del Regolamento) , per la conduzione di APR di peso < 25 Kg in condizioni VLOS è necessario il possesso dell'*Attestato di Pilota remoto di APR*, rilasciato dalle:
 - Approved Training Organization – ATO, riconosciute da ENAC in accordo al Regolamento comunitario 1178/2001, o
 - dalle Organizzazioni Registrate – OR di cui alla JAR-FCL,sulla base di specifiche procedure dalle stesse predisposte ed approvate dall'ENAC e di uno skill test condotto da un Examiner.
2. Ai fini dell'idoneità psicofisica, il pilota deve essere in possesso di una certificazione medica rilasciata da un AME (aero medical examiner) secondo gli standard relativi alla licenza LAPL (o licenze aeronautiche di categoria superiore) di cui al Regolamento UE 1178. Il possesso di certificazioni mediche di classe II è altresì riconosciuto valido ai fini della dimostrazione del possesso dei requisiti psicofisici.
3. Per ottenere l'*Attestato di Pilota remoto di APR* il richiedente deve:
 - dimostrare la conoscenza delle regole dell'aria applicabili e delle cognizioni aeronautiche di base. Tale conoscenza può essere acquisita presso le organizzazioni riconosciute o approvate dall'ENAC. Il possesso di una licenza di volo civile o di un attestato di volo sportivo di cui al DPR n. 133/2010 da luogo a crediti ai fini del soddisfacimento del presente requisito;
 - effettuare con esito positivo un programma di addestramento sul tipo o classe di APR da condurre. L'addestramento può essere effettuato presso il costruttore, presso organizzazioni da questo autorizzate o presso altre organizzazioni, se autorizzate dall'ENAC;
 - superare un esame pratico con un Examiner presso una delle organizzazioni di cui al precedente comma 1.

4. Le ATO e le OR autorizzate al rilascio notificano all'ENAC l'emissione dell'Attestato di Pilota remoto di APR entro 3 giorni. La notifica è effettuata esclusivamente per via informatica nel sito web dell'Ente, inserendo i dati richiesti dalla procedura.
5. Al rinnovo degli Attestati provvedono le ATO e le OR di cui al comma 1 sulla base dell'attività svolta, di uno proficiency check condotto da un Examiner e di un valido certificato di idoneità psicofisica. Il rinnovo dell'Attestato è notificato all'ENAC secondo quanto disposto nel precedente comma 4.

Art. 22*Licenza di Pilota remoto di APR*

1. Per la conduzione di APR di massa massima al decollo maggiore o uguale a 25 kg o in condizioni BLOS è necessario il possesso di una *Licenza di Pilota remoto di APR* rilasciata dall'ENAC.
2. Le licenze sono rilasciate in applicazione delle procedure in uso per il rilascio delle altre licenze per il personale di volo.
3. Ai fini dell'idoneità psicofisica, il pilota deve essere in possesso di un certificato medico di terza classe in corso di validità, rilasciato in accordo al Regolamento ENAC "Organizzazione Sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici".
4. Per ottenere una *Licenza di Pilota remoto di APR* il richiedente deve dimostrare adeguate conoscenze teoriche e capacità di conduzione dell'APR, da acquisire secondo programmi stabiliti dall'Ente e condotti presso organizzazioni approvate.
5. I programmi ed i requisiti di formazione ed addestramento per i casi non direttamente previsti in questo regolamento sono stabiliti dall'ENAC sulla base dei singoli casi.
6. Il possesso di una Licenza di pilota CPL e rating IR soddisfa i requisiti relativi alle conoscenze aeronautiche di base. Ulteriori crediti possono essere attribuiti in ragione dei programmi di formazione di cui al precedente comma 5 sulla base dei singoli casi.
7. Al rinnovo delle Licenze provvede l'ENAC sulla base dell'attività svolta, di un proficiency check condotto da un Examiner e di un valido certificato di idoneità psicofisica.

SEZIONE V**Disposizioni Generali per i Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto****Art. 23***Comunicazione di eventi*

1. L'operatore, il costruttore, l'organizzazione di progetto, il pilota e il manutentore, secondo le rispettive responsabilità, sono tenuti a comunicare all'ENAC ogni incidente e inconveniente grave.

Art. 24*Data Link*

1. Il *data link* facente parte dei SAPR deve assicurare l'attuazione delle funzioni di *Command e Control* con la necessaria continuità e affidabilità in relazione all'area delle operazioni.
2. Il *data link* deve utilizzare frequenze autorizzate e scelte opportunamente in modo da minimizzare la possibilità di interferenze involontarie e volontarie che possano compromettere la sicurezza delle operazioni.

Art. 25*Assicurazione*

1. Non è consentito operare un SAPR se non è stata stipulata e in corso di validità un'assicurazione concernente la responsabilità verso terzi, adeguata allo scopo e non inferiore ai massimali minimi di cui alla tabella dell'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 785/2004.

Art. 26*Security*

1. L'operatore deve adottare misure adeguate per la protezione del SAPR da atti illeciti durante le operazioni anche al fine di prevenire le interferenze volontarie del *radio link*.

2. L'operatore essere stabilite procedure per impedire l'accesso di personale non autorizzato all'area delle operazioni, in particolare alla stazione di controllo, e per lo stivaggio del sistema.
3. I dati notificati all'ENAC dalle ATO e le OR di cui all'art. 21 comma 4 sono resi accessibili alla Autorità di Pubblica Sicurezza.
4. Gli Operatori di Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto con mezzi aerei di massa massima al decollo minore di 25 Kg sono responsabili di verificare l'esistenza di eventuali disposizioni emanate dalla Autorità di Pubblica Sicurezza per le aree interessate dalle operazioni.

Art. 27

Protezione dei dati e privacy

1. Laddove le operazioni svolte attraverso un SARP possano comportare un trattamento di dati personali, tale circostanza dovrà essere menzionata nella documentazione sottoposta ai fini del rilascio della pertinente autorizzazione.
2. Il trattamento dei dati personali deve essere effettuato in ogni caso nel rispetto del decreto legislativo 30 giugno 2013, n. 196 e successive modificazioni (Codice in materia di protezione dei dati personali), con particolare riguardo all'utilizzo di modalità che permettano di identificare l'interessato solo in caso di necessità ai sensi dell'Art. 3 del Codice, nonché delle misure e degli accorgimenti a garanzia dell'interessato prescritti dal Garante per la protezione dei dati personali.

SEZIONE VI

Aeromodelli

Art. 28

Generalità

1. L'aeromodellista ai comandi dell'aeromodello ha la responsabilità di utilizzare il mezzo in modo da rispettare le regole dell'aria, 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 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 gli aeromodelli hanno:
 - a. massa al decollo massima minore di 25 kg;
 - b. massima superficie alare di 500 dm²;
 - c. massimo carico alare di 250 g/dm²;
 - d. massima cilindrata totale dei motori a pistoni di 250 cm³; 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;
 - e. aeromodelli a volo libero o a volo circolare vincolato; o
 - f. aerostati ad aria calda con peso totale del contenitore di gas trasportato per i bruciatori non superiore a 5 kge se l'attività rispetta i seguenti requisiti:
 - g. sia effettuata di giorno e l'aeromodellista mantenga un continuo contatto visivo con l'aeromodello, senza aiuto di dispositivi ottici e/o elettronici;
 - j. sia effettuata in aree non popolate opportunamente selezionate dall'aeromodellista, di raggio massimo di 200 m e di altezza non superiore a 70 m, in spazi aerei non controllati, ad una distanza di almeno 3 Km dal perimetro di un aerodromo. Non è consentito il sorvolo delle aree proibite o regolamentate.

In caso 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.

4. Nel caso non siano soddisfatte una o più condizioni del paragrafo 3, l'attività di volo deve essere effettuata in aree istituite da ENAC per attività aeromodellistiche o, in alternativa, in spazi aerei riservati a fronte di specifica richiesta.

Inoltre, nel caso non siano soddisfatte le limitazioni sul peso o sulla potenza di propulsione, l'aeromodellista deve avere almeno 18 anni e deve essere titolare di una abilitazione al

pilotaggio di aeromodelli radiocomandati rilasciata da una scuola certificata dall'Aero Club d'Italia.

5. L'aeromodellista deve rispettare le eventuali disposizioni emesse dalle amministrazioni locali competenti.
6. 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.
7. Per le operazioni di aeromodelli spaziali (razzo modelli) non dotati di sistemi che ne permettano il controllo da parte dell'aeromodellista deve essere richiesto riserva di spazio aereo all'ENAC.
8. Gli aeromodelli utilizzati in luoghi chiusi , "spazio indoor", non rientrano nelle previsioni del presente regolamento.

SEZIONE VII

Disposizioni finali

Art. 29

Sospensione e Revoca

1. L'ENAC può adottare, nel rispetto della Legge n. 241/1990 e successive modifiche e integrazioni, provvedimenti di sospensione totale o parziale delle autorizzazioni o delle certificazioni rilasciate o annullare i privilegi ottenuti, nei casi per i quali è prevista una dichiarazione, in caso di inadempienza ai requisiti del presente Regolamento o quando l'operatore non si dimostra in grado di assicurarne la rispondenza. Le autorizzazioni, le certificazioni e i privilegi ottenuti a seguito di dichiarazione, possono essere altresì sospesi se l'operatore non consente all'ENAC l'effettuazione degli accertamenti di competenza.

Il periodo di sospensione non può superare i 6 mesi. L'ENAC provvede a notificare all'operatore l'atto di sospensione, le motivazioni ed il tempo concesso per il ripristino dei requisiti interessati.

L'autorizzazione, la certificazione o i privilegi ottenuti a seguito di dichiarazione, sono revocati nel caso in cui l'operatore non provveda a ripristinare nei tempi previsti la rispondenza ai requisiti.

Art. 30*Tariffe*

1. Per gli aspetti amministrativi legati all'adempimento di quanto contenuto nel presente Regolamento, si applica quanto previsto dal Regolamento delle Tariffe dell'ENAC in vigore.

Art. 31*Decorrenza e norme transitorie*

1. Il presente Regolamento entra in vigore a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di pubblicazione nel sito internet dell'Ente, ad eccezione delle seguenti disposizioni:
 - a. utilizzo del sito web ENAC per il deposito delle dichiarazioni di cui all'art 11.2 e per la notifica degli attestati di cui all'art. 21.4 che sarà disponibile 6 mesi dopo la suddetta pubblicazione;
 - b. certificazione di idoneità medica di cui all'art. 21.2 che entra in vigore 12 mesi dopo la medesima pubblicazione. I certificati medici la cui scadenza naturale è compresa nel periodo del presente comma dovranno essere rinnovati secondo quanto riportato nell'art. 21 comma 2 del presente regolamento.
2. Le autorizzazioni rilasciate dall'ENAC ai piloti e agli operatori in base al precedente regolamento decadono di validità ad un anno dalla pubblicazione di cui al precedente comma 1. Entro il predetto termine le suddette autorizzazioni dovranno essere convertite secondo il nuovo schema.