ARTICOLO DI APPROFONDIMENTO

I velivoli UAS militari (per ogni fascia di peso), al pari di tutti gli altri con pilota a bordo, sono omologati in Italia in base alla norma AER.P-2 (norma che descrive procedure relative alla Omologazione e/o all'Idoneità all'installazione di articoli di configurazione (ac) inerenti agli aeromobili di Stato che siano oggetto di uno specifico programma di acquisizione di Enti dello Stato, ovvero su richiesta di altri Enti nazionali, internazionali ed esteri su specifiche condizioni/indicazioni - MOU, convenzioni, ecc.). In base a tale norma la DGAA ha già rilasciato Certificati di Omologazione di Tipo Militare (COTM) di alcuni velivoli UAS per l'impiego in aree segregate. Tra questi il COTM per lo Small UAS (RAVEN B per l'Esercito Italiano). Non a caso per questo motivo molte autorità militari straniere ed autorità-organizzazioni civili (FAA, UVS Int., JARUS....) si sono dimostrate interessate al nostro lavoro ed hanno chiesto di cooperare in questo settore.

In ambito NATO è stato istituito ormai da parecchi anni il gruppo di lavoro denominato "Flight In Non-Segregated Air Spaces (FINAS)", allo scopo di revisionare la documentazione esistente sull' "impiego" per gli UAS e, conseguentemente, proporre anche nuovi indirizzi sull'aeronavigabilità degli stessi per consentirne l'impiego negli spazi aerei non segregati. Al suo interno è stato costituito un sottogruppo (USAR Specialist Team), che si occupa della stesura dei requisiti di aeronavigabilità e ha prodotto lo STANAG 4671 - Unmanned Aerial Vehicle Systems Airworthiness Requirements (USAR) da utilizzare principalmente per la certificazione di sistemi d'arma UAV ad ala fissa (fixed-wing military UAV systems) con un peso massimo al decollo compreso tra i 150 e 20 000 kg. Oggi si è costituito un ulteriore GdL relativo alla produzione di uno STANAG per gli Small UAS di cui questa DGAA è il leader. Pertanto il documento draft LIGHT UAV SYSTEMS AIRWORTHINESS REQUIREMENTS (USAR-LIGHT) che abbiamo presentato ai partner NATO (USA, CAN, UK, FR,) come base di partenza per lo sviluppo dello STANAG deriva fondamentalmente dall'esperienza accumulata in questo settore, in questi anni, con l'applicazione delle nostre norme (AER.P-2, AER.P-6 ecc.), dove non ci

sono pregressi codici di aeronavigabilità e soprattutto dove le configurazioni velivolo sono così varie che non sarebbe opportuno e flessibile l'adozione di troppo prescrittivi standard (il goal per noi è verificare che sia stata trovata una safe design solution). L'approccio è piaciuto/condiviso dai partner NATO e pertanto partiremo con un kickoff meeting a settembre p.v.