

Commenti alla bozza della Circolare LIC 15 “MEZZI AEREI A PILOTAGGIO REMOTO - CENTRI DI ADDESTRAMENTO E ATTESTATI PILOTA”

Organizzazione/persona che propone i commenti: Olivier Fontaine Sapritalia ENAC.APR.OA.3399

Data 05/05/2016

1. N°	2. Riferimento (Paragrafo/Comma)	3. Commento	4. Motivazione
0		<p>Premesse: Il nostro intento e le nostre motivazioni che guidano i nostri commenti sono articolati intorno ad un tema:</p> <p>In futuro quando si saranno assestate e armonizzate le regole, i piloti Italiani saranno in posizione di competere sul mercato internazionale oppure vedremo piloti delocalizzati a modo “call center” che piloteranno mezzi operando in Italia?</p>	<p>Per evitare di fare affermazione non pertinente in materia di formazione, la Sapritalia ha effettuato una ricerca conoscitiva per capire quale fosse il livello di conoscenza di base di chi si dimostra interessato e vuole lanciarsi in queste nuove attività. I risultati portano su un ingente numero di risposte oggi (5 maggio) pari a 1540. Purtroppo i risultati evidenziati da questa nostra ricerca sono CATASTROFICI e il trend non si è mai migliorato in due anni. In pratica temiamo che le lacune accertate di livello di conoscenze pregresse sommato ad una scarsa formazione possa creare una situazione di grande preoccupazione per quanto riguarda la safety. Temiamo in pratica che si determini in Italia l'introduzione di un serio vero e proprio “hazard” nell'aviazione in generale.</p>
1	3 Normativa di riferimento	È assente un riferimento al “JARUS-FCL” raccomandazione ver 1.0 del settembre 2015 nonché il JAR-FCL GM chiamato ad essere prossimamente pubblicato dopo le vostre consultazioni interne.	l'Italia membro della JARUS nonché organizzatore del primo “harmonisation workshop” di Roma, e quindi co-redattore delle regole al livello mondiale, non si riferisce alla JARUS. Una mancata integrazione farebbe perdere buona parte di competitività e una grossa parte del mercato globale, prendendo in considerazione la possibilità che un pilota possa pilotare un mezzo a distanza anche magari da un paese all'altro. I piloti Italiani sarebbe “fuori mercato” Europeo/mondiale per mancanza di armonizzazione/omogeneità di formazione.
2	3 Normativa di riferimento	È assente un riferimento al DOC10019 AN/507	Mancante riferimento al Chap-8 dell'ICAO RPAS manual DOC10019, a nostro parere potrebbe avere ripercussioni dal punto di vista safety e/o dal punto di visto commerciale. Se l'ICAO ha investito sui RPAS, e punta su un mercato mondiale, l'Italia non deve trovarsi tagliata fuori. È un'occasione che non si ripresenterà, la possibilità di essere alla punta di un mercato globale. C'è spazio secondo noi per permettere all'Italia di competere a livello globale se i piloti Italiani sono formati meglio degli altri.
3	3 Normativa di riferimento	È assente un riferimento all'EASA Part-FCL e Part-Ora	Riguardo agli ATO (9.1.1), l'Italia è legata all'EASA, sarebbe doveroso riferirsi all'EASA part-ora ecc... se ci riferiamo a: common rules in the field of civil aviation and

			establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council
4	4 Acronimi	Ordine alfabetico - Mancanze	Per una migliore comprensione sarebbe meglio ordinare gli acronimi in ordine alfabetico – Moltissimi invece mancano del tutto, qualcuno usato nel presente documento (come per esempio “APRCBT” ma anche altri)
5	4 Acronimi	Definizione	Alcuni termini, inglesi in generale, appaiono privi di definizione che per chiarezza dovrebbe essere precisata.
6	4 Acronimi	Linguaggio e Internazionalizzazione	Nell’ambito di un’ingegneristica crescita legata anche all’internazionalizzazione di questo mercato nascente, suggeriamo “ab nihilo” di inserire acronimi e anche più termini inglesi. Il DOC10019AN/507 nel suo articolo 8.4.6 nonché il JARUS-FCL055 ricorda che la comunicazione ATS può avvenire in inglese o nel linguaggio nazionale. Ma è bene preparare i piloti ad una internazionalizzazione se si vuole rendere l’Italia competitiva.
7	5.1 Classi/Categorie di APR	Confusione miscela di lingue	PMO è acronimo Italiano abbinato con vari acronimi di lingue inglesi, tale situazione può in relazione al basso livello di cultura aeronautica evidenziato dagli nostri studi, creare confusione.
8	5.1 Classi/Categorie di APR	Inadeguatezza con European Aviation Safety Agency Technical Opinion Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraft Related A-NPA: 2015-10 — RMT.0230 — 18.12.2015 ART3.5.2 proposal 11 harmless subcategory	250 gr è il limite che si è fissato l’EASA. Di nuovo non comprendiamo le motivazioni per mettere i nostri operatori e piloti fuori mercato Europeo e Mondiale.
9	5.3 Conseguimento dell’attestato di pilota APR	Premesse al nostro commento: Visto che nei suoi avvisi contenuto nella RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE SULL’ATTO COMUNITARIO N. COM (2015) 613 definitivo SOTTOPOSTO AL PARERE MOTIVATO SULLA SUSSIDIARIETÀ (Doc. XVIII, n. 105), possiamo leggere le motivazioni. (vede accanto)	<i>“- con riguardo agli articoli 45-47, occorre prevedere esplicitamente nella proposta di regolamento il possesso di attestati o licenze per i piloti degli aeromobili senza equipaggio, valutando la possibilità di introdurre deroghe solo per i droni di minori dimensioni o che, per le caratteristiche tecniche e le condizioni di utilizzo, presentino livelli di rischio estremamente ridotti;”</i>
9.1	5.3 Conseguimento dell’attestato di pilota APR/materie	Di conseguenza possiamo riferirci alle considerazioni generali contenute nell’allegato IV 1/1.1/1.2 dello stesso documento, che fissano anche le materie teoriche che deve acquisire un pilota in generale. Il testo precisa che: “Tali conoscenze devono comprendere almeno le seguenti materie:” a) diritto aeronautico; b) conoscenze generali sugli aeromobili; c) aspetti tecnici riguardanti la categoria dell’aeromobile; d) prestazioni in volo e pianificazione del volo; e) comportamenti umani e limitazioni; f) meteorologia; g) navigazione; h) procedure operative, compresa la gestione delle risorse; i) principi del volo;	Le nostre motivazioni sono guidate dai risultati statistici evidenziati dalla nostra indagine sul livello di base di chi ha intenzione o dimostra l’intenzione di lanciarsi in queste nuove attività legate all’utilizzo dei SAPR. Invitati dalla JARUS, abbiamo già presentato al secondo “harmonisation workshop” di Bern i primissimi risultati che purtroppo non sono cambiati con il tempo. Catastrofico è l’unico aggettivo con il quale si può commentare il livello di conoscenze di base di chi vuole fare di queste attività il suo prossimo mestiere. Deploriamo un livello identico per chi si dichiara già pilota. Vogliamo sottolineare anche che pochissimi partecipanti al test, hanno la prontezza di usare una calcolatrice per risolvere un problema legato alla scala di una mappa. Questo fatto è da considerare in prospettiva del

		<ul style="list-style-type: none"> j) comunicazioni; e k) abilità non tecniche, compresi il riconoscimento e la gestione delle minacce e degli errori. 	<p>fatto che pochissimi sembrano in grado di impostare una semplice proporzione.</p> <p>Aggiungeremmo di buon grado alle materie teoriche di base un “refresh” di calcolo aritmetico, matematica, trigonometria e risoluzione grafiche di somme vettoriale.</p>
9.2	5.3 Conseguimento dell'attestato di pilota APR/materie	Materie, ore, esami, distance learning, molte cose in completa inadeguatezza con le raccomandazioni dell'EASA, JARUS, ICAO, ...	<p>Per delle evidenti ragioni legate alla safety ma anche per una questione di disomogeneità con il mercato Europeo e mondiale invitiamo il regolatore a prendere in seria considerazione la possibilità di creare una nuova generazione di piloti adatti a requisiti di safety ma anche in grado di competere sulla scena internazionale per le loro competenze. L'ICAO stessa nel suo editoriale della rivista “TRAINING REPORT” VOL.6 N°1 sottolinea l'importanza di buone basi e dell'importanza di una politica formativa basata sul lungo termine. (Farid Zizi)</p> <p>Eurocontrol nel suo rapporto “Human Factors Case for the UAS – ATM Integration Part II: UAS VLOS Operation in Classes C and F/G Airspace” (A1.2 List of Identified Issues, Impacts, and Mitigations) ha evidenziato molti problemi legati al training e il knowledge.</p>
9.3	5.3 Conseguimento dell'attestato di pilota APR/materie	<p>Le materie previste dall'ICAO nel suo DOC10019 AN/507 8.4.31 sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) air law; b) RPAS general knowledge; c) flight performance, planning and loading; d) human performance; e) meteorology; f) navigation; g) operational procedures; h) principles of flight; and i) radiotelephony. 	<p>Le materie proposte in LIC15/5.3</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Normativa aeronautica b) Meteorologia c) Circolazione aerea d) Impiego del SAPR <p>Al quale vanno aggiunte:</p> <ul style="list-style-type: none"> e) Prestazioni di volo e pianificazione f) Safety e gestione del rischio <p>Ci sembrano poche e non idonee a formare dei piloti su delle basi teoriche sufficienti a sviluppare un senso della safety efficiente. Altrettanto, altri paesi che baserebbe le loro formazioni sulle raccomandazioni dell'ICAO, prenderebbero un vantaggio di competitività non indifferente sul mercato mondiale impedendo ai piloti Italiani di competere. Delle ricadute sull'industria sono altresì da mettere in conto, immaginando l'Italia incapace di formare dei piloti istruttore/collaudatore per esempio.</p>
9.4	5.3 Conseguimento dell'attestato di pilota APR/materie	<p>Le materie previste dalla JARUS-FCL 110 Jarus-Fcl recommendation subpart B section 1 ART:10.3 sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Air law; b) RPAS general knowledge; c) RPAS flight performance, planning and loading; d) Human performance; 	<p>Alla luce dell'evidente somiglianza dei programmi teorici del ICAO e della JARUS, e nella misura in cui l'ENAC stessa convocò a Roma il primo “harmonization workshop”, non capiamo l'evidente discrepanza tra le materie esigibili nel progetto LIC15 e quelle internazionali.</p> <p>Come per esempio, insegnare/commentare la materia che tratta delle prestazioni senza base di conoscenze sui</p>

		<p>e) Navigation (for RPL only)</p> <p>f) Meteorology;</p> <p>g) Operation procedures;</p> <p>h) Principles of flight;</p> <p>i) Radiotelephony.</p>	<p>principi del volo, e come insegnare i principi del volo senza aeronautical general knowledge.</p> <p>Tuttavia vediamo MOLTO POSITAVAMENTE la materia aggiunta "Safety e gestione del rischio" assente dei progetti dell'ICAO e della JARUS.</p>
9.5	5.3 Conseguimento dell'attestato di pilota APR/materie	Sugeriamo l'elenco delle materie.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Refresh Materie base utile Matematica fisica ... 2) Cultura aeronautica 3) Normativa aeronautica 4) Meteorologia: Le operazioni critiche implicano una comprensione approfondite 5) Impiego del SAPR 6) Prestazioni e meccanica del volo 7) Navigazione e pianificazione 8) Fattore umano 9) Comunicazione radio 10) Safety e gestione del rischio
10	5.3 Conseguimento dell'attestato di pilota/Distance learning	<p>Vogliamo fare notare che l'AMC1 ORA fissa le regole per il corso a distanza, non limita a 50% delle ore di lezione. Da questa singolare limitazione proposta da ENAC, ancora non comprendiamo le ragioni per le quale dovrebbe esserci delle ineguaglianze e iniquità tra paesi Europei. Mettiamo il caso che un'organizzazione Italiana voglia fare un centro di formazione Internazionale come da la possibilità l'EASA., sotto forma di corso a distanza. In Italia non si potrebbe fare? Invece Italiani potrebbe farlo su piattaforme non Italiane?</p> <p>Un esempio, anche se i livelli non sono assolutamente paragonabile, può essere l'EASA Virtual Academy Approval Procedure Technical Specifications for training organisations Version 08/01/2016</p>	<p>Sugeriamo il pieno e totale rispetto dell'AMC1 ORA ovviamente deve essere riconosciuto dal rappresentante dell'EASA in Italia cioè l'ENAC. La nostra proposta:</p> <p>Le condizioni per l'organizzazione di un corso a distanza sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Gli studenti devono studiare almeno 15 ore/settimana;</i> • <i>Il materiale didattico è organizzato settimanalmente e descrive lo studio settimana per settimana;</i> • <i>Un ordine didattico è consigliato e la struttura dei corsi e delle lezioni per imparare è descritto;</i> • <i>Un test di progressione per tema, obbligatorio minimo ogni quindici ore di corso;</i> • <i>Altri test di progressione e di autovalutazione sono fatti a intervalli di minimo 5-10 ore di studio;</i> • <i>Nell'intervallo dei corsi, gli studenti possono avere accesso a un istruttore per telefono, internet-telefono, video chiamate, e-mail o Internet con dei tempi di contatto adeguati;</i> • <i>Si devono fissare criteri e standard di valutazione per determinare se uno studente ha completato in modo soddisfacente gli elementi previsti di un corso che, a giudizio del CTKI, permette di essere iscritto per gli esami teorici con buone prospettive di successo;</i> • <i>Ogni progresso dello studente deve essere opportunamente monitorato da soluzioni IT</i>

11	5.3 Conseguimento dell'attestato di pilota/esame	<p>Due sono gli aspetti principali: il numero delle domande inadeguati a valutare le serietà delle conoscenze e il pericolo evidente di conflitto di interesse. Come si fa per la maturità nel secondario, le domande vanno mandate all'ENAC per costituire una data base delle domande. Tale data collection ha anche come scopo di mano a mano definire meglio il syllabus della formazione in generale.</p>	<p>Ove non è possibile di organizzare degli esami gestiti da ENAC o dall'EASA allora occorre fissare delle regole che garantiscono che non ci siano palesi conflitti di interesse e/o truffe. A tale scopo proponiamo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • che sia presente all'esame un esaminatore EASA con lo scopo di verificare che l'esame si svolga senza palese aiuto ingiustificato e nel rispetto dell'etica di un esame fatto nelle regole dell'arte. • L'esaminatore deve firmare il modulo di dichiarazione di assenza di conflitto d'interesse (modello EASA) • Che le domande siano consone al livello. • Che il numero delle domande sia adeguato • Che i candidati presenti siano chiaramente identificati. • L'esaminatore verifica che le correzioni siano fate correttamente • Proponiamo altresì che un'organizzazione non possa far presiedere sempre lo stesso esaminatore. • Deve redare un report dell'esame che sarà mandato in seguito all'ENAC assieme agli altri documenti. <p>Riguardo al numero delle domande, ci sembra che 24 sia veramente non idoneo a verificare se un pilota ha acquisito il bagaglio di conoscenze sufficienti. Basta paragonarlo al quiz della patente di guida che ne contiene un numero superiore. Il grande pubblico potrebbe anche opinare che tale esame così poco esauriente rischia di creare piloti che potrebbero mettere a rischio il viaggio aereo. Addirittura la patente AM ex patentino per motorino è costituito da 30 domande selezionate su 100 domande da un sistema informatico. Facciamo anche notare che le materie per il detto patentino AM contiene 10 materie.</p>
12	5.5 Validità e rinnovo dell'Attestato di Pilota APR / refreshment	<p>Eccellente l'idea del refreshment soprattutto se prendiamo in considerazione che tutto sta per evolvere velocemente. Tuttavia raccomandiamo di aggiungere la materia "safety" a quella di regolamentazione nella misura in cui le tecnologie e/o tecniche di "risk assesment" potrebbero anche esse evolvere con i progressi che dovrebbero emergere.</p>	
13	5.6 Logbook	<p>In relazione al LIC-08 riprendere semplicemente l'Art.2</p>	<p>L'ART.2 della circolare LIC-08 recita: <i>"È possibile utilizzare libretti predisposti e stampati da operatori di aeromobili, organizzazioni di addestramento, associazioni professionali, case editrici, R.A.I. ecc. a condizione che il formato sia stato preventivamente accettato dall'ENAC o da altra autorità JAA. <u>L'accettazione da parte dell'ENAC può essere ottenuta dal Servizio Licenze Aeronautiche presentando una bozza di stampa predisposta in accordo ai contenuti delle JAR-FCL"</u></i></p>

14	6.1 Abilitazione per operazioni critiche	Se ENAC intende paragonare le operazioni critiche alla categoria Specific della "proposal n°1 del "Technical Opinion: Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraftvogliamo Related A-NPA: 2015-10 — RMT.0230 — 18.12.2015 / 2.3.2. Categories of operation of unmanned aircraft" vogliamo esprimere tutta la nostra perplessità a riguardo.	Se prendiamo come esempio gli elementi di micro meteorologia: sappiamo già che il vento turbolento di bassa quota è un problema maggiore per mezzi di peso ridotto come i SAPR. Abbiamo franche perplessità sulla disponibilità di istruttori così bravi da, bypassando le nozioni di base della meteorologia, di FORMARE un pilota capace di capire quando ci sarebbe la possibilità di perdere il controllo per causa di una brezza. Siccome le 15 ore di base ci sembrano assolutamente inadeguate a formare piloti di conseguenza vediamo con grande preoccupazione il rilascio di attestati per volo critico con un totale di 15 + 12 = 27 ore di teoria quando il patentino AM per i minori è più ricco di contenuti, a meno che l'intenzione dell'ENAC sia di operare ad una categoria "Open" con due sotto categorie, il che non sembra in nessun modo l'intenzione del "draft LIC-15"). Tuttavia benissimo l'idea d'integrare la safety con materia a tutte gli effetti, anche se la messa in opera della safety presuppone dei prerequisiti da prendere in considerazione.
15	6.2. Abilitazione di Istruttore di Volo APR (FI APR)	Formazione teorica dell'istruttore. 10 ore sembrano poche. Se partiamo dal presupposto che l'avionica di un SAPR è almeno complessa quanto quella di qualsiasi aereo. Dubitiamo che sia possibile formare lo stesso istruttore in 10 ore di teoria. Per la parte pratica in conformità con il principio di "grandfathering" ¹ augurato da EASA e da ENAC stessa (LIC-15/7.1.1), vorremmo sapere se, per degli esperti istruttori di aeromodellistica, 18 missioni sono sufficienti per portare in doppio comandi uno studente con poche competenze teoriche di base.	
16	6.3. Certificato di Esaminatore APR	Manca la figura dell'esaminatore teorico e/o il supervisore per l'esame teorico. Manca soprattutto la garanzia, per potere ottenere l'autorizzazione di volare all'estero, dell'imparzialità, dell'etica, della totale assenza di conflitto di interesse.	Altri paesi con il loro regolamento danno quel tipo di garanzia sarebbe giusta dare la reciprocità.
17	7.1 Titoli APR rilasciati in accordo all'Edizione 1 del Regolamento / possesso pregresso di attestazione	Cosa succede per chi è in possesso di un'attestazione di superamento di un esame fatto con tutte le indicazioni del PART-ORA/ATO scrupolosamente rispettate e documentate (documentazione a disposizione per ENAC).	
18	7.3. Riconoscimento di titoli emessi da altra autorità competente	Reciprocità.	Il disequilibrio/iniquità è palese. Se paragoniamo le condizioni imposte da paesi come per esempio la Francia e/o il Belgio riguarda alle materie teoriche e condizioni di esame, con gli requisiti proposti nel presente progetto, è evidente le discrepanze che impediranno gli scambi tra paesi dell'Europa e l'Italia. L'Italia, in tale condizione, rischierebbe di essere in dovere di accettare qualunque pilota Europeo quando quelli Italiani, assolutamente meno competenti per ovvie mancanze di formazione non

			sarebbero in grado di competere all'estero. Si potrebbe verificare a questo punto fenomeni di perdite di parte del mercato importantissime, il che sarebbe il colmo nella misura in cui l'Italia è partita, ben prima di altri paesi.
19	8. Approvazione centro di addestramento apr	Premessa; l'EASA nel suo AMC1 ORA precisa che per un ATO il safety manager e l'accountable possono essere la stessa persona	Ancora. Vero che l'ENAC deve fare una regolamentazione Italiana ma deve anche garantire la libera circolazione dei beni e delle persone e in particolare dei cittadini Europei. Sugeriamo per mantenere tale equità tra le diverse nazioni dell'Europa di adottare le comuni regole scritte dall'EASA di cui fa parte l'Italia stessa. Capiamo perfettamente che vecchie strutture ereditate del passato possano avere delle differenze a volte importanti ma nel caso attuale si tratta di crearle da zero. Ci chiediamo in tale circostanze perché l'Italia dovrebbe cercare a divergere in tutto e per tutto?
20	8.b Approvazione centro di addestramento apr	Istruttore, proponiamo il seguente emendamento: <ul style="list-style-type: none"> • Per gli esami vengono chiamati istruttori di terza organizzazione che abbiano il titolo di esaminatore. • Un'organizzazione non può chiamare sempre lo stesso esaminatore. • L'esaminatore deve firmare il modulo EASA di certificazione di non conflitto d'interesse. (vede commento n°11) 	Se l'esaminatore fa parte dell'organizzazione, allora abbiamo una situazione di conflitto di interesse. L'elenco degli esaminatori dovrebbe essere pubblicata da ENAC. Vogliamo fare notare che, scambi obbligati tra enti formativi sono suscettibili di diffondere più rapidamente competenze e buone pratiche nonché nuove tecniche, fra l'altro benefiche per la competitività dei piloti Italiani.
21	8.c Approvazione centro di addestramento apr	Sugeriamo l'emendamento seguente: ha stabilito un sistema di controllo interno etico e previo di conflitto di interessi per garantire un corretto e sicuro svolgimento delle valutazioni e delle attività di addestramento teorico e pratico , in accordo alla normativa vigente, alle regole dell'aria e ai principi della Sicurezza del Volo.	
22	8.h Approvazione centro di addestramento apr	Sugeriamo: Un APR la cui massa sia uguale o inferiore a 0,3 kg non soddisfa questo criterio ma può essere adoperato nel processo di formazione in determinati e/o particolari tappe dell'apprendimento, per determinati scopi didattici come per esempio l'apprendimento/preparazione di complesse manovre che saranno in seguito eseguite con mezzi più pesanti;	
23	8 Approvazione centro di addestramento apr/conclusione finale	L'effettuazione dell'attività di addestramento APR è subordinata alla validità del Certificato di Approvazione quale Centro di Addestramento APR emesso da ENAC che garantisce un livello di formazione pari alle altre nazioni dell'Europa.	L'ENAC deve GARANTIRE una formazione uniformata su criteri internazionali e non nazionali.
24	8.1.2. Responsabile dell'Addestramento/criteri minimi di qualificazione	Basandosi sul principio di Grandfathering richiamato da ENAC stesso, dovremmo anche potere considerare come "background" valido diversi titoli d'insegnamento da cui: <ul style="list-style-type: none"> • Istruttore Federazione aeromodellismo e/o campione per la parte pratica e le manovre • Cittadini Europei con simili/pari titoli • Insegnanti di materie aeronautiche degli istituti tecnici aeronautici • Insegnanti universitari, ricercatori o simile competenze 	

25	8.1.4. Istruttori ed Esaminatori	Proponiamo il seguente emendamento: L'istruttore/esaminatore, deve fare parte di un terzo centro di addestramento. Un centro di addestramento deve chiamare, facendoli girare a turno, esaminatori da almeno tre altri centri per garantire scambi di metodo e buone pratiche nonché assoluta trasparenza e totale assenza di conflitto di interesse.	In altri paesi dove le community sono più unite ed efficiente e costruttive, fanno attenzione a nozione come il conflitto di interesse l'etica e la deontologia. Di conseguenza invitiamo l'ENAC a valutare attentamente le ripercussioni in termine di Safety, security, ed immagine per il pubblico Italiano ma anche internazionale. Di "pro" vogliamo anche fare notare che scambi tra centri di formazione, tramite gli esaminatori, potrebbe creare il fermento di una più rapida diffusione delle buone ed efficienti pratiche.
26	8.5. Documentazione	Proponiamo per rimanere compatibile con l'internazionalizzazione di rispettare le raccomandazioni dell'ICAO. Di conseguenza proponiamo il seguente emendamento: <ul style="list-style-type: none"> • Parte A: gestione dei manuali e dell'organizzazione • Parte B: I manuali dei mezzi utilizzati dal centro di addestramento (1 per mezzo diverso) • Parte C: Standard Operation Procedures SOPs. Le linee guide per gli istruttori e le esercitazioni • Parte D: I sillabi e descrizione dei corsi + formazione continua e i "refresh" per il personale dell'organizzazione. 	L' ICAO fissa nel suo manuale per i SAPR DOC10019 AN/507 "RPAS MANUALS 9.3.3" <ul style="list-style-type: none"> • Manual "A" general • Manual "B" RPAS operating information • Manual "C" areas, routes and aerodromes Che può diventare CONOPS e SOP's • Manual "D" Training
27	10 Decorrenza	Suggeriamo il seguente emendamento: La presente circolare entrerà in vigore dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'Ente. Tuttavia un periodo di adattamento di 2 mesi a contare dalla pubblicazione sarà concesso agli EX-OA (organizzazione di Addestramento reg1.0) per adeguare le loro organizzazioni al presente ordinamento. Durante questo periodo è riconosciuto agli EX-OA gli stessi privilegi degli ATO per la formazione esclusiva di piloti di SAPR.	Allo scopo di rispettare le elementari regoli ed etica in materia di concorrenza sarebbe giusto prevedere una partenza uguale dei centri di addestramenti ed ATO senza avvantaggiare gli ATO oltre misura, a confronto degli ingenti sforzi consentiti dalle "Ex" Organizzazione di Addestramento OA <u>che per di più sono stati costretti allo sviluppo lasciati soli, senza linee guide da parte di ENAC.</u>

Modalità di compilazione:

1. Numero del commento
2. Indicare il punto della Circolare oggetto del commento
3. Descrivere il commento ed eventualmente un testo alternativo
4. Spazio per note o commenti