

Em um movimento surpreendente, a FAA propõe regras para uso comercial de UAS pequenos

19 de fevereiro de 2015 - por [Eric Gakstatter](#)

Depois de muitas críticas na mídia convencional e especializada sobre o uso comercial de UAS (Unmanned Aerial Systems - Sistemas Aéreos Não Tripulados), a Federal Aviation Administration (FAA) foi notavelmente pró-ativa na integração do UAS com uso comercial no Sistema do Espaço Aéreo Nacional dos Estados Unidos (NAS – National Airspace System) nestes últimos dois meses.

No verão passado, a mídia, como o [Washington Post](#), alimentada por uma auditoria do governo, estava relatando que a FAA perderia o prazo de setembro de 2015, que é explicitado no [Reauthorization and Reform Act de 2012 da FAA](#), para integrar os UAS com uso comercial no NAS .

Como pró-atividade, eu quero dizer a quantidade de autorizações para uso comercial de UAS que a FAA vem emitindo. Há duas semanas, a FAA emitiu mais oito autorizações de uso comercial, elevando o total para 24 desde junho de 2014, com a grande maioria delas emitida nos últimos dois meses. As últimas autorizações emitidas foram de cartografia aérea, filmagens e produção televisiva, e inspeção de pontes.

Você pode ver a lista inteira de autorizações e as aplicações planejadas [aqui](#) . Todas as autorizações têm mais de 30 condições e limitações que o operador tem que respeitar. Entre as condições impostas estão a posse de um Certificado de Piloto Privado e Atestado Médico Classe III, como também uma segunda pessoa, o Observador Visual (VO).

No entanto, na semana de 16 de fevereiro de 2015, a FAA emitiu um NPRM (Notice of Proposed Rule Making) para operações comerciais de UAS "pequenos" com as condições mais simplificadas em comparação com as autorizações concedidas até agora.

Estes são os principais pontos do NPRM:

- Piloto deve ter 17 ou mais anos de idade.
- Ser aprovado num teste de conhecimentos aeronáuticos da FAA e renovar o teste a cada dois anos.
- Obter um Certificado de Operador de Aeronaves Não Tripuladas específico para UAV pequenos.
- Obter um Atestado Médico para Aeronauta Classe II (FAA).
- Ser investigado pela Agência de Segurança dos Transportes (TSA).
- Manter contato visual com UAS sem outros meios artificiais (exceto lentes corretivas).
- UAS não pode ser operado por qualquer outra pessoa que não faça parte da missão.
- Peso máximo UAS é de 25 kg (55 lbs).
- Velocidade máxima de 160 Km/h (100 mph).

- Altura máxima de voo restrita a 150 m (500 pés) acima do nível do solo.
- Visibilidade mínima de 4,8 km (3 milhas).
- Conceder preferência de passagem para outras aeronaves tripuladas e não tripuladas.
- Estabelecer contato com controle de tráfego aéreo ou operador do aeroporto ao voar num raio de 8 Km (5 milhas) de um aeroporto.

Estas condições são menos exigentes do que as condições impostas às autorizações aprovadas até esta data. No entanto, em vez de exigir um Certificado de Piloto Privado, a FAA propõe a criação de um novo tipo de Certificado nomeado “Certificado de Operador de Aeronaves Não Tripuladas”. Indo com mais atenção na documentação, o novo "Certificado de Piloto de UAS pequenos" é composto basicamente do seguinte:

- Limite mínimo de 17 anos de idade, embora a FAA pareça aberto para reduzi-lo para 16 anos de idade.
- Ler, escrever, falar Inglês (com exceções).
- Aprovação num teste de conhecimentos aeronáuticos que verifica a compreensão do candidato de regulamentos da FAA, espaço aéreo, restrições de voo, sistemas anticolisão, meteorologia, cálculos de peso e balanceamento, resposta à emergência, tomada de decisão, operações aeroportuárias e comprometimento físico-emocional por uso de álcool / drogas .
- Demonstrar proficiência de voo e experiência aeronáutica. A FAA está pedindo sugestões sobre estes dois itens.

Para uma descrição sumária das propostas de Limitações e Certificações para UAS pequenos, [clique aqui](#).

Para uma descrição detalhada dos requisitos propostos pela FAA para Certificação de Pilotos de UAS pequenos, [clique aqui](#).

A exigência de Atestado Médico Classe II para aeronautas é um pouco surpreendente, pois é mais rigorosa do que o atestado médico Classe III necessário nas autorizações concedidas até agora. Talvez a FAA reveja esta exigência porque ela valoriza a visão perfeita para os pilotos de UAS. A Classe II exige distância de visão 20/20¹ em cada olho separadamente, enquanto Classe III requer apenas distância visão de 20/40² em cada olho separadamente.

Assim, parece que a FAA está fazendo grandes progressos, e devemos dar-lhes crédito por isso. Mas, ainda estamos no início do processo, e como o a mídia está prevendo, a FAA provavelmente não cumprirá o prazo de setembro de 2015, embora estejam emitindo autorizações mais regularmente como fez nos dois últimos meses.

¹ Os oftalmologistas norte-americanos determinaram que uma pessoa com visão considerada "normal" deveria ser capaz de ver bem a uma distância de 6 m (20 pés) do quadro de teste de visão (Teste de Snellen).

Se você possui uma visão 20/20, isso significa então que quando fica a uma distância de 6 m (20 pés) do quadro, você é capaz de ver bem o que um ser humano normal veria.

² Se você possui uma visão 20/40, isso significa que quando fica a 6 m do quadro, é capaz de ver bem o que um ser humano normal veria se estivesse a 12 metros.

Os pedidos de autorização se acumulam. Para visualizar a lista crescente de pedidos, [clique aqui](#).

Lendo o Reauthorization and Reform Act of 2012 onde afirma que "a FAA é responsável por criar um Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) para integração local de UAS (em geral) no prazo de 18 meses a contar da data de aprovação do plano de integração."

Hummm, 18 meses a partir de agora = Outubro de 2016, e este atual NPRM é para UAS pequenos apenas. Fique atento...

Sobre o autor: Eric Gakstatter (@GPSGIS_Eric)

Esteve envolvido na indústria de GPS / GNSS durante mais de 20 anos. Por 10 anos, ele ocupou vários cargos de gestão de produtos na indústria de GPS / GNSS, gerenciando o desenvolvimento de vários produtos GNSS de média e alta precisão GNSS. Desde 2006, ele tem sido um editor colaborador da revista GPS World, escrevendo um boletim mensal sobre tecnologia GPS / GNSS de alta precisão. Ele também é editor da Geospatial Solutions Monthly, um boletim semanal com foco em tecnologias geoespaciais.

Traduzido e adaptado do original "In a Surprising Move, the FAA Proposes Lightweight Commercial Rules for Small UAS" postado em 19 Fev 2015 na categoria GSS Monthly & Technology & UAS/UAV do site Geospatial Solutions.

Permalink: [In a Surprising Move, the FAA Proposes Lightweight Commercial Rules for Small UAS](#)

ESTEIO