

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**

REGOLAMENTO (UE) N. 1178/2011 DELLA COMMISSIONE

del 3 novembre 2011

che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1)

Modificato da:

Gazzetta ufficiale

		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione del 30 marzo 2012	L 100	1	5.4.2012
► <u>M2</u>	Regolamento (UE) n. 70/2014 della Commissione del 27 gennaio 2014	L 23	25	28.1.2014
► <u>M3</u>	Regolamento (UE) n. 245/2014 della Commissione del 13 marzo 2014	L 74	33	14.3.2014
► <u>M4</u>	Regolamento (UE) 2015/445 della Commissione del 17 marzo 2015	L 74	1	18.3.2015
► <u>M5</u>	Regolamento (UE) 2016/539 della Commissione del 6 aprile 2016	L 91	1	7.4.2016

Rettificato da:

- **C1** Rettifica, GU L 110 del 29.4.2015, pag. 42 (290/2012)
- **C2** Rettifica, GU L 228 del 2.9.2015, pag. 14 (2015/445)



REGOLAMENTO (UE) N. 1178/2011 DELLA COMMISSIONE

del 3 novembre 2011

che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 6, l'articolo 8, paragrafo 5, e l'articolo 10, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 216/2008 ha l'obiettivo di stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. Tale regolamento stabilisce le modalità per conseguire questo ed altri obiettivi nel settore dell'aviazione civile.
- (2) I piloti che svolgono attività di volo su determinati aeromobili, nonché su dispositivi di simulazione per addestramento, le persone e le organizzazioni che partecipano all'addestramento, alle prove e ai controlli eseguiti sui suddetti piloti, devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato III del regolamento (CE) n. 216/2008. A norma del suddetto regolamento i piloti nonché le persone e le organizzazioni che partecipano al loro addestramento possono ottenere i relativi certificati soltanto se soddisfano requisiti essenziali.
- (3) Analogamente, ai piloti può essere rilasciato un certificato medico mentre agli esaminatori aeromedici, responsabili della valutazione dell'idoneità dei piloti sotto il profilo medico, può essere rilasciato un certificato solo se vengono giudicati conformi ai pertinenti requisiti essenziali. Il regolamento (CE) n. 216/2008, tuttavia, prevede la possibilità che medici generalisti possano svolgere funzioni di esaminatori aeromedici a determinate condizioni e se la normativa nazionale lo permette.
- (4) Gli equipaggi di cabina responsabili dell'esercizio di determinati aeromobili devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali stabiliti all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008. A norma del suddetto regolamento, gli equipaggi di cabina devono essere periodicamente sottoposti a esami medici diretti a verificare l'idoneità a esercitare in sicurezza i compiti loro assegnati. La conformità è dimostrata tramite un'adeguata valutazione, basata sulle migliori pratiche di medicina aeronautica.

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

▼B

- (5) Il regolamento (CE) n. 216/2008 impone alla Commissione di adottare le necessarie norme di attuazione relative alla fissazione delle condizioni per il rilascio di certificati ai piloti nonché ai vari soggetti che partecipano all'addestramento, alle prove e ai controlli per il rilascio di attestati agli equipaggi di cabina e per la valutazione della loro idoneità sotto il profilo medico.
- (6) È necessario stabilire i requisiti e le procedure per la conversione delle licenze nazionali di piloti e ingegneri di volo in licenze di pilota, per garantire che l'autorizzazione a svolgere le loro attività avvenga alle stesse condizioni; anche le qualifiche per le prove in volo dovrebbero essere convertite in conformità al presente regolamento.
- (7) È necessario che gli Stati membri possano riconoscere licenze rilasciate da paesi terzi nei quali è garantito un livello di sicurezza equivalente a quello specificato dal regolamento (CE) n. 216/2008. È necessario stabilire le condizioni per il riconoscimento di licenze rilasciate da paesi terzi.
- (8) È necessario stabilire le condizioni per il riconoscimento dell'addestramento già completato al fine di garantire che si tenga conto dell'addestramento iniziato prima dell'applicazione del presente regolamento ai fini dell'ottenimento delle licenze di pilota; andrebbero stabilite anche le condizioni per il riconoscimento delle licenze militari.
- (9) È necessario che l'industria aeronautica e le amministrazioni degli Stati membri dispongano del tempo sufficiente per adeguarsi al nuovo quadro normativo, che gli Stati membri abbiano il tempo sufficiente per rilasciare tipologie specifiche di licenze di pilota e di certificati medici non coperte dalle «JAR» (norme aeronautiche comuni) e riconoscere, a determinate condizioni, la validità delle licenze e dei certificati rilasciati, nonché degli esami aeromedici effettuati, prima che si applichi il presente regolamento.
- (10) La direttiva 91/670/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile⁽¹⁾ è abrogata a norma dell'articolo 69, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008. Le misure adottate dal presente regolamento devono essere considerate misure corrispondenti.
- (11) Allo scopo di garantire una transizione agevole e un livello elevato ed uniforme di sicurezza nell'aviazione civile dell'Unione, le misure attuative devono rispecchiare lo stato dell'arte, incluse le migliori pratiche, e il progresso tecnico e scientifico nel settore dell'addestramento dei piloti e dell'idoneità degli equipaggi sotto il profilo aeromedico. Di conseguenza, è necessario prendere in considerazione i requisiti tecnici e le procedure amministrative adottati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) e le Autorità aeronautiche comuni fino al 30 giugno 2009 nonché la legislazione in vigore relativa a un ambiente nazionale specifico.
- (12) L'Agenzia ha preparato delle proposte di norme attuative e le ha presentate, a titolo di parere, alla Commissione a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.

⁽¹⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 21.

▼B

- (13) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate relative a:

- 1) le diverse abilitazioni per licenze di piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca delle licenze, i privilegi e le responsabilità dei titolari delle licenze, le condizioni per la conversione delle esistenti licenze nazionali di piloti e di ingegneri di volo in licenze di piloti, nonché le condizioni per il riconoscimento di licenze dei paesi terzi;
- 2) la certificazione di persone responsabili dell'addestramento in volo o dell'addestramento con simulatori di volo e della valutazione della capacità dei piloti;
- 3) i diversi certificati medici per piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca di certificati medici, privilegi e responsabilità dei titolari di certificati medici nonché le condizioni per la conversione di certificati medici nazionali in certificati medici comunemente riconosciuti;
- 4) la certificazione di esaminatori aeromedici, nonché le condizioni alle quali dei medici generalisti possono intervenire a titolo di esaminatori aeromedici;
- 5) l'esame periodico aeromedico dei membri dell'equipaggio, nonché le qualifiche delle persone responsabili del suddetto esame;

▼M1

- 6) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca degli attestati di equipaggio di cabina, oltre che i privilegi e le responsabilità dei titolari di attestati di equipaggio di cabina;
- 7) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca di certificati di organizzazioni per l'addestramento dei piloti e di centri aeromedici impegnati nella qualificazione e nella valutazione aeromedica dell'equipaggio dell'aviazione civile;
- 8) i requisiti per la certificazione di dispositivi di addestramento al volo simulato e per le organizzazioni che utilizzano e operano tali dispositivi;
- 9) i requisiti per il sistema di amministrazione e gestione che devono essere soddisfatti dagli Stati membri, dall'Agenzia e dalle organizzazioni in relazione alle norme di cui ai punti dall'1 all'8.

▼B*Articolo 2***Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «licenza a norma della parte FCL»: licenza di personale di volo conforme ai requisiti di cui all'allegato I;
- 2) «JAR»: norme aeronautiche comuni adottate dalle Autorità aeronautiche comuni applicabili alla data del 30 giugno 2009;
- 3) «licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL)»: licenza di pilota da diporto ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 216/2008;
- 4) «licenza conforme alle JAR» (norme aeronautiche comuni): licenza di pilota e abilitazioni, certificati, autorizzazioni e/o qualifiche allegati, rilasciata o riconosciuta, a norma delle procedure e della legislazione nazionale conforme alle JAR, da uno Stato membro che ha attuato la JAR pertinente e che è stata raccomandata per il riconoscimento reciproco nell'ambito del sistema delle Autorità aeronautiche comuni in relazione alla suddetta JAR;
- 5) «licenza non conforme alle JAR»: licenza di pilota rilasciata o riconosciuta da uno Stato membro in conformità alla legislazione nazionale e che non è stata raccomandata per il riconoscimento reciproco in relazione alla JAR pertinente;
- 6) «credito»: il riconoscimento di esperienze o qualifiche precedenti;
- 7) «relazione relativa al credito»: una relazione in base alla quale possono essere riconosciute l'esperienza o le qualifiche precedenti;
- 8) «relazione relativa alla conversione»: una relazione in base alla quale una licenza può essere convertita in «licenza conforme alla parte-FCL»;
- 9) «certificato medico di pilota e certificato di esaminatore aeromedico conforme alle JAR» (norme aeronautiche comuni): certificato rilasciato o riconosciuto, a norma della legislazione nazionale e delle procedure conformi alle JAR, da uno Stato membro che ha attuato la JAR pertinente e che è stato raccomandato per il riconoscimento reciproco nell'ambito del sistema delle Autorità aeronautiche comuni in relazione alla suddetta JAR;
- 10) «certificato medico di pilota e certificato di esaminatore aeromedico non conforme alle JAR»: certificato rilasciato o riconosciuto da uno Stato membro in conformità alla legislazione nazionale e che non è stato raccomandato per il riconoscimento reciproco in relazione alla JAR pertinente;
- 11) «membro di equipaggio di cabina»: un membro dell'equipaggio sufficientemente qualificato, diverso da un membro dell'equipaggio di condotta o tecnico, incaricato da un operatore a svolgere compiti riguardanti la sicurezza dei passeggeri e del volo durante le operazioni;
- 12) «personale di bordo»: l'equipaggio di condotta e l'equipaggio di cabina;

▼M1

▼ **M1**

- 13) «certificato, autorizzazione o organizzazione conforme alle JAR»: un certificato o un'autorizzazione rilasciati o riconosciuti oppure l'organizzazione certificata, autorizzata, registrata o riconosciuta, a norma delle procedure e della legislazione nazionale conforme alle JAR, da uno Stato membro che ha attuato la JAR pertinente e che è stata raccomandata per il riconoscimento reciproco nell'ambito del sistema delle Autorità aeronautiche comuni in relazione alla suddetta JAR.

▼ **M3***Articolo 3***Rilascio di licenza di pilota e del certificato medico**

1. Fatto salvo l'articolo 8 del presente regolamento, i piloti degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), e all'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008, devono conformarsi ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative di cui agli allegati I e IV del presente regolamento.

2. Fatti salvi i privilegi dei detentori delle licenze di cui all'allegato I del presente regolamento, i detentori di licenze di pilota rilasciate in conformità alle sottoparti B e C dell'allegato I del presente regolamento possono effettuare i voli di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012 e ciò senza pregiudicare la conformità a eventuali requisiti aggiuntivi relativi al trasporto di passeggeri o allo sviluppo delle operazioni commerciali di cui alle sottoparti B o C dell'allegato I del presente regolamento.

▼ **B***Articolo 4***Licenze nazionali di pilota esistenti**

1. Le licenze conformi alle JAR rilasciate o riconosciute da uno Stato membro fino ► **M1** a che il presente regolamento trova applicazione ◀ si considerano rilasciate in conformità al presente regolamento. Gli Stati membri sostituiscono tali licenze con licenze conformi al formato stabilito nella parte ARA al più tardi entro ► **M1** l'8 aprile 2018 ◀.

2. Le licenze non conformi alle JAR, ivi compresi eventuali abilitazioni, certificati, autorizzazioni e/o qualifiche allegati, rilasciati o riconosciuti da uno Stato membro prima della data di applicazione del presente regolamento vengono convertite in licenze «conformi alla parte FCL» dallo Stato membro che ha rilasciato la licenza.

3. Le licenze non conformi alle JAR vengono convertite in licenze «conformi alla parte FCL» con abilitazioni o certificati allegati in conformità:

- a) alle disposizioni dell'allegato II; oppure
 - b) agli elementi stabiliti in una relazione concernente la conversione.
4. La relazione di conversione deve:
- a) essere elaborata dallo Stato membro che ha rilasciato la licenza di pilota in consultazione con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea («L'Agenzia»);
 - b) descrivere i requisiti nazionali sulla cui base sono state rilasciate le licenze dei piloti;
 - c) descrivere la portata dei privilegi attribuiti ai piloti;

▼B

d) indicare per quali requisiti di cui all'allegato I deve essere concesso un credito;

e) indicare eventuali limitazioni che devono essere incluse nelle licenze conformi alla parte FCL e eventuali requisiti che il pilota deve soddisfare per eliminare tali limitazioni.

5. La relazione di conversione include copie di tutti i documenti necessari per dimostrare gli elementi esposti alle lettere da a) a e) del paragrafo 4, tra cui copie dei requisiti e delle procedure nazionali pertinenti. Al momento di sviluppare la relazione di conversione, gli Stati membri mirano a permettere ai piloti, nella misura del possibile, di conservare la stessa portata di attività.

6. Indipendentemente dai paragrafi 1 e 3, i titolari di un certificato di istruttore o di un certificato di esaminatore di abilitazione per classe con privilegi previsti per pilotare aeromobili complessi ad alte prestazioni a pilota unico, vedono tali privilegi convertiti in un certificato di istruttore o di esaminatore di abilitazione per tipo per aeromobili a pilota unico.

7. Uno Stato membro può autorizzare un allievo pilota ad esercitare senza supervisione privilegi limitati prima di poter soddisfare tutti i requisiti necessari per il rilascio di una LAPL alle seguenti condizioni:

- a) i privilegi si limitano al suo territorio nazionale o a parte di esso;
- b) i privilegi sono ristretti a un'area geografica limitata e ad un velivolo monomotore a pistoncini con una massa al decollo non superiore a 2 000 kg e non comprendono il trasporto di passeggeri;
- c) tali autorizzazioni vengono rilasciate sulla base di una singola valutazione di rischio di sicurezza eseguita da un istruttore successivamente ad una valutazione di rischio di sicurezza teorica eseguita dallo Stato membro;
- d) ogni tre anni lo Stato membro presenta relazioni periodiche alla Commissione e all'Agenzia.

▼M3

8. Fino all'8 aprile 2019 uno Stato membro può rilasciare ai piloti un'autorizzazione per esercitare specifici privilegi limitati per pilotare aeromobili secondo le regole del volo strumentale prima che essi abbiano soddisfatto tutti i requisiti necessari per il rilascio di un'abilitazione al volo strumentale in conformità al presente regolamento, subordinatamente alle seguenti condizioni:

- a) lo Stato membro rilascia le predette autorizzazioni soltanto se ciò è giustificato da necessità locali specifiche che non possono essere soddisfatte con le abilitazioni di cui al presente regolamento;
- b) la portata dei privilegi garantiti dall'autorizzazione sono basati su una valutazione del rischio per la sicurezza effettuata dallo Stato membro, tenendo conto della formazione necessaria per il livello previsto di competenza che il pilota deve acquisire;
- c) i privilegi dell'autorizzazione sono limitati allo spazio aereo del territorio nazionale dello Stato membro o a parti dello stesso;
- d) l'autorizzazione è rilasciata a richiedenti che hanno completato una formazione adeguata con istruttori qualificati e hanno dimostrato le competenze richieste a un esaminatore qualificato, come stabilito dallo Stato membro;

▼M3

- e) gli Stati membri comunicano alla Commissione, all'AESA e agli altri Stati membri le caratteristiche specifiche dell'autorizzazione, nonché la giustificazione della stessa e la valutazione del rischio;
- f) gli Stati membri attuano un monitoraggio delle attività connesse con l'autorizzazione per assicurare un livello accettabile di sicurezza e adottano le misure adeguate qualora individuino un aumento dei rischi o qualsiasi timore per la sicurezza;
- g) gli Stati membri effettuano un riesame degli aspetti di sicurezza connessi con l'applicazione dell'autorizzazione in parola e presentano una relazione alla Commissione entro l'8 aprile 2017.

▼B*Articolo 5***Certificati medici nazionali di pilota e di esaminatore aeromedico esistenti**

1. I certificati medici di pilota e di esaminatore aeromedico conformi alle JAR rilasciati o riconosciuti da uno Stato membro prima dell'applicazione del presente regolamento si considerano rilasciati in conformità ad esso.
2. Gli Stati membri sostituiscono tali certificati medici di pilota e di esaminatore aeromedico con certificati conformi al formato stabilito nella parte ARA al più tardi entro l'8 aprile 2017.
3. I certificati medici di pilota e di esaminatore aeromedico rilasciati da uno Stato membro prima che si applichi il presente regolamento restano validi fino alla data del loro prossimo rinnovo o fino all'8 aprile 2017, secondo l'ordine cronologico.
4. Il rinnovo dei certificati di cui ai paragrafi 1 e 2 è conforme alle disposizioni dell'allegato IV.

*Articolo 6***Conversione di qualifiche di prove in volo**

1. I piloti che prima dell'applicazione del presente regolamento hanno effettuato prove in volo delle categorie 1 e 2, definite nell'allegato al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione ⁽¹⁾, o hanno addestrato piloti in prove in volo, vedono le loro qualifiche di prove in volo convertite in abilitazioni di prove in volo in conformità all'allegato I del presente regolamento e, se del caso, in certificati di istruttore di prove in volo dallo Stato membro che ha rilasciato le qualifiche delle prove in volo.
2. Tale conversione viene effettuata in conformità agli elementi stabiliti in una relazione di conversione conforme ai requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi 4 e 5.

⁽¹⁾ GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6.

▼B*Articolo 7***Licenze nazionali di ingegneri di volo esistenti**

1. Per poter ottenere la conversione delle licenze di ingegnere di volo, rilasciate in conformità all'allegato I della convenzione di Chicago, in licenze conformi alla parte FCL, i titolari si rivolgono allo Stato membro che ha rilasciato le licenze.
2. Le licenze di ingegnere di volo vengono convertite in licenze conformi alla parte FCL in conformità a una relazione di conversione conforme ai requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi 4 e 5.
3. Quando viene chiesta una licenza di pilota di linea («ATPL») per aeromobili, si applicano le disposizioni sul credito previste in FCL.510.A, lettera c), punto 2, dell'allegato I.

*Articolo 8***Condizioni per il riconoscimento di licenze di paesi terzi****▼M4**

1. Fatto salvo l'articolo 12 del regolamento (CE) n. 216/2008 e quando non esistono accordi conclusi tra l'Unione e un paese terzo in materia di licenze di pilota, gli Stati membri possono riconoscere licenze di un paese terzo, abilitazioni o certificati e i relativi certificati medici rilasciati da o a nome di paesi terzi, in conformità alle disposizioni dell'allegato III del presente regolamento.

▼B

2. I richiedenti licenze conformi alla parte FCL che già detengono almeno una licenza equivalente, un'abilitazione o un certificato rilasciati in conformità all'allegato I della convenzione di Chicago da un paese terzo, si conformano a tutti i requisiti previsti dall'allegato I del presente regolamento, fatta salva la possibilità di ridurre i requisiti relativi alla durata del corso, al numero di lezioni e alle ore di addestramento specifico.
3. Il credito attribuito al richiedente viene determinato dallo Stato membro al quale il pilota si rivolge sulla base di una raccomandazione di un'organizzazione di addestramento riconosciuta.
4. I titolari di un'ATPL rilasciata da o a nome di un paese terzo in conformità all'allegato I della convenzione di Chicago che hanno raggiunto i requisiti di esperienza richiesti per il rilascio di una ATPL nella rispettiva categoria di aeromobile indicata nel capitolo F dell'allegato I del presente regolamento, possono ottenere un credito completo per quanto riguarda i requisiti necessari per frequentare un corso di addestramento prima di intraprendere gli esami di conoscenza teorica e il test di abilitazione, a condizione che la licenza del paese terzo contenga un'abilitazione per tipo valida per l'aeromobile da utilizzare per il test di abilitazione ai fini dell'ATPL.
5. Abilitazioni per tipo per velivolo o elicottero possono essere rilasciate a titolari di licenze conformi alla parte FCL che soddisfano i requisiti per il rilascio di tali abilitazioni stabilite da un paese terzo. Tali abilitazioni sono limitate agli aeromobili immatricolati nel paese terzo. La suddetta restrizione può essere rimossa quando il pilota soddisfa i requisiti di cui al punto C.1 dell'allegato III.

▼B*Articolo 9***Credito per addestramento iniziato precedentemente all'applicazione del presente regolamento**

1. Rispetto al rilascio di licenze conformi alla parte FCL in conformità all'allegato I, l'addestramento iniziato prima che il presente regolamento divenga applicabile, in conformità ai requisiti e alle procedure stabiliti dalle Autorità aeronautiche comuni, sotto la sorveglianza regolamentare di uno Stato membro raccomandato per il riconoscimento reciproco nell'ambito del sistema delle Autorità aeronautiche comuni in relazione alla JAR pertinente, ottiene un credito pieno a condizione che l'addestramento e le prove siano stati completati entro e non oltre l'8 aprile 2016.

2. L'addestramento iniziato prima che il presente regolamento divenga applicabile in conformità all'allegato I della convenzione di Chicago, ottiene un credito pieno ai fini del rilascio di licenze conformi alla parte FCL, sulla base di una relazione di credito stabilita dallo Stato membro in consultazione con l'Agenzia.

3. La relazione di credito descrive la portata dell'addestramento, indica per quali requisiti delle licenze parte FCL il credito viene concesso e, se del caso, quali requisiti i richiedenti devono soddisfare per ottenere le licenze parte FCL. Essa contiene copie di tutti i documenti necessari per dimostrare la portata dell'addestramento nonché dei regolamenti e delle procedure nazionali in conformità ai quali l'addestramento è stato iniziato.

▼M2*Articolo 9 bis***Addestramento per l'abilitazione al tipo e dati d'idoneità operativa**

1. Quando negli allegati al presente regolamento si fa riferimento ai dati d'idoneità operativa stabiliti in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012, se tali dati non sono disponibili per il tipo di aeromobile corrispondente, il richiedente un corso di addestramento per l'abilitazione al tipo può conformarsi alle sole disposizioni degli allegati del regolamento (UE) n. 1178/2011.

2. I corsi di addestramento per l'abilitazione al tipo approvati prima dell'approvazione del programma minimo di addestramento per l'abilitazione al tipo dei piloti nei dati d'idoneità operativa per il tipo corrispondente di aeromobile in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 devono includere gli elementi di addestramento obbligatori entro il 18 dicembre 2017 o entro due anni dall'approvazione dei dati d'idoneità operativa, qualora quest'ultima data sia successiva.

▼B*Articolo 10***Credito per licenze di pilota ottenute durante il servizio militare**

1. Per ottenere licenze conformi alla parte FCL i titolari di licenze di volo militari devono rivolgersi allo Stato membro nel quale hanno servito.

▼B

2. La conoscenza, l'esperienza e la capacità acquisite durante il servizio militare ottengono credito ai fini dei pertinenti requisiti dell'allegato I in conformità al contenuto di una relazione di credito stabilita dallo Stato membro in consultazione con l'Agenzia.

3. La relazione di credito:

- a) descrive i requisiti nazionali sulla cui base sono state rilasciate le licenze, le abilitazioni, i certificati, le autorizzazioni e/o le qualifiche militari;
- b) descrive la portata dei privilegi attribuiti ai piloti;
- c) indica per quali requisiti di cui all'allegato I deve essere concesso il credito;
- d) indica eventuali limitazioni che devono essere incluse nelle licenze parte FCL e indica eventuali requisiti che il pilota deve soddisfare per eliminare tali limitazioni;
- e) include copie di tutti i documenti necessari per dimostrare gli elementi che precedono, accompagnati da copie dei relativi requisiti e procedure nazionali.

▼M1*Articolo 10 bis***Organizzazioni di addestramento dei piloti**

1. Le organizzazioni di addestramento dei piloti devono soddisfare i requisiti tecnici e le procedure amministrative di cui agli allegati VI e VII e devono essere certificate.

2. Le organizzazioni di addestramento dei piloti in possesso di certificati conformi alle JAR rilasciati o riconosciuti da uno Stato membro prima della data di applicazione del presente regolamento si considerano titolari di un certificato in conformità al presente regolamento.

In questi casi i privilegi di tali organizzazioni saranno limitati ai privilegi menzionati nell'autorizzazione rilasciata dallo Stato membro.

Fatto salvo il disposto dell'articolo 2, le organizzazioni di addestramento dei piloti adeguano il proprio sistema di gestione, i propri programmi di addestramento, le proprie procedure e i propri manuali al fine di renderli conformi all'allegato VII al più tardi entro l'8 aprile 2014.

▼M4

3. Le organizzazioni di addestramento conformi alle JAR sono autorizzate a fornire addestramenti per licenza di pilota privato (PPL), per le corrispondenti abilitazioni incluse nella registrazione e per la licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL), a norma della parte FCL, fino all'8 aprile 2018, senza rispettare le disposizioni dell'allegato VI e VII, a condizione che siano state registrate prima dell'8 aprile 2015.

▼M1

4. Gli Stati membri sostituiscono i certificati di cui al primo comma del paragrafo 2 con certificati conformi al formato stabilito nell'allegato VI al più tardi entro l'8 aprile 2017.

▼M1*Articolo 10 ter***Dispositivi di addestramento al volo simulato**

1. I dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) utilizzati per l'addestramento, le verifiche e i controlli dei piloti, a eccezione dei dispositivi di addestramento usati per l'addestramento alle prove in volo, sono conformi ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative di cui agli allegati VI e VII e devono essere qualificati.
2. I certificati di qualificazione per FSTD conformi alle JAR rilasciati o riconosciuti prima della data di pubblicazione del presente regolamento si considerano rilasciati in conformità al presente regolamento.
3. Gli Stati membri sostituiscono i certificati di cui al paragrafo 2 con certificati di qualificazione conformi al formato stabilito nell'allegato VI al più tardi entro l'8 aprile 2017.

*Articolo 10 quater***Centri aeromedici**

1. I centri aeromedici devono soddisfare i requisiti tecnici e le procedure amministrative di cui agli allegati VI e VII e devono essere certificati.
 2. Le autorizzazioni per i centri aeromedici conformi alle JAR rilasciate o riconosciute da uno Stato membro prima della data di pubblicazione del presente regolamento si considerano rilasciate in conformità al presente regolamento.
- I centri aeromedici adeguano il proprio sistema di gestione, i propri programmi di addestramento, le proprie procedure e i propri manuali al fine di renderli conformi all'allegato VII al più tardi entro l'8 aprile 2014.
3. Gli Stati membri sostituiscono le autorizzazioni dei centri aeromedici di cui al primo comma del paragrafo 2 con certificati conformi al formato stabilito nell'allegato VI al più tardi entro l'8 aprile 2017.

▼B*Articolo 11***Idoneità sotto il profilo medico dell'equipaggio di cabina**

1. I membri dell'equipaggio di cabina responsabili dell'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 216/2008 si conformano ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative di cui all'allegato IV.
2. Gli esami o le visite mediche dei membri dell'equipaggio di cabina che sono stati condotti a norma del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾ e che sono ancora validi alla data di applicazione del presente regolamento si considerano validi a norma del presente regolamento fino al verificarsi per primo, secondo l'ordine cronologico, di uno di questi eventi:
 - a) allo scadere del periodo di validità stabilito dall'autorità competente conformemente al regolamento (CEE) n. 3922/91; oppure

⁽¹⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

▼B

- b) allo scadere del periodo di validità previsto al punto MED.C.005 dell'allegato IV.

Il periodo di validità viene calcolato a partire dalla data dell'ultimo esame o visita medica.

Con la fine del periodo di validità i successivi esami aeromedici vengono condotti in conformità all'allegato IV.

▼M1*Articolo 11 bis***Qualificazioni dell'equipaggio di cabina e corrispondenti attestati**

1. I membri dell'equipaggio di cabina impegnati nelle operazioni commerciali con gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 216/2008 possiedono le qualifiche e sono titolari del relativo attestato in conformità ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative di cui agli allegati V e VI.

2. I membri dell'equipaggio di cabina che, prima della data di pubblicazione del presente regolamento, sono titolari di un attestato di formazione in materia di sicurezza rilasciato a norma del regolamento (CEE) n. 3922/91 («OPS dell'UE»):

- a) si considerano conformi al presente regolamento se soddisfano i requisiti applicabili in materia di addestramento, controllo e volo recente degli OPS dell'UE; o
- b) sono tenuti, nel caso in cui non si conformino ai requisiti delle OPS UE applicabili in materia di addestramento, controllo e attività recenti, a portare a termine tutti gli addestramenti e i controlli previsti prima di considerarsi conformi al presente regolamento; o
- c) sono tenuti, qualora non siano stati impegnati in operazioni commerciali su aeromobili per oltre 5 anni, a portare a termine il corso di addestramento iniziale e a superare l'esame corrispondente, a norma dell'allegato V, prima di considerarsi conformi al presente regolamento.

3. Gli attestati di formazione in materia di sicurezza rilasciati a norma delle OPS dell'UE sono sostituiti con attestati di equipaggio di cabina conformi al formato stabilito nell'allegato VI al più tardi entro l'8 aprile 2017.

4. I membri dell'equipaggio di cabina impegnati in operazioni commerciali con elicotteri alla data di pubblicazione del presente regolamento:

- a) si considerano conformi ai requisiti di addestramento iniziale stabiliti dall'allegato V se soddisfano le disposizioni applicabili in materia di addestramento, controllo e volo recente delle JAR per quanto concerne il trasporto aereo commerciale con elicotteri; o
- b) sono tenuti, nel caso in cui non soddisfino i requisiti applicabili in materia di addestramento, controllo e volo recente delle JAR per quanto concerne il trasporto aereo commerciale con elicotteri, a portare a termine tutti gli addestramenti e i controlli previsti per operare a bordo di elicotteri, a esclusione dell'addestramento iniziale, prima di considerarsi conformi al presente regolamento; o

▼M1

c) sono tenuti, qualora non siano stati impegnati in operazioni commerciali su elicotteri per oltre 5 anni, a portare a termine il corso di addestramento iniziale e a superare l'esame corrispondente, a norma dell'allegato V, prima di considerarsi conformi al presente regolamento.

5. Fatto salvo l'articolo 2, a tutti i membri dell'equipaggio di cabina impegnati in operazioni commerciali su elicotteri sono rilasciati attestati di equipaggio di cabina conformi al formato stabilito nell'allegato VI entro e non oltre l'8 aprile 2013.

*Articolo 11 ter***Capacità di sorveglianza**

1. Gli Stati membri designano una o più entità come autorità competente all'interno dello Stato membro in questione, dotata degli opportuni poteri e responsabilità di certificazione e sorveglianza delle persone e organizzazioni soggette al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme di attuazione.

2. Se uno Stato membro designa più di un'entità come autorità competente:

a) gli ambiti di competenza di ciascuna autorità competente sono chiaramente definiti in termini di responsabilità e limiti geografici;

b) tra tali entità è istituito un coordinamento per garantire un'efficace sorveglianza di tutte le organizzazioni e persone soggette al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi mandati.

3. Gli Stati membri provvedono a che l'autorità o le autorità competenti dispongano della capacità necessaria per garantire la sorveglianza di tutte le persone e organizzazioni interessate dal loro programma di supervisione, comprese le risorse sufficienti per soddisfare i requisiti del presente regolamento.

4. Gli Stati membri fanno in modo che il personale dell'autorità competente si astenga dall'esercitare le attività di supervisione qualora ciò possa direttamente o indirettamente determinare un conflitto di interessi, in particolare di natura familiare o economica.

5. Il personale autorizzato dall'autorità competente a svolgere compiti di certificazione e/o sorveglianza è abilitato a eseguire almeno le seguenti attività:

a) esaminare i registri, i dati, le procedure e qualsiasi altro materiale pertinente allo svolgimento dei compiti di certificazione e/o sorveglianza;

b) prelevare copie o estratti di tali registri, dati, procedure e altro materiale;

c) richiedere una spiegazione orale in loco;

d) accedere ai locali, ai siti operativi o ai mezzi di trasporto pertinenti;

▼M1

- e) effettuare verifiche, indagini, valutazioni, ispezioni, tra cui ispezioni a terra e ispezioni a sorpresa;
 - f) intraprendere o avviare provvedimenti attuativi, se del caso.
6. I compiti di cui al paragrafo 5 sono svolti in conformità con le disposizioni di legge del relativo Stato membro.

*Articolo 11 quater***Misure transitorie**

Per quanto concerne le organizzazioni di cui l'Agenzia è l'autorità competente a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 216/2008:

- a) gli Stati membri trasferiscono all'Agenzia tutte le registrazioni riguardanti la supervisione di tali organizzazioni al più tardi entro l'8 aprile 2013;
- b) le procedure di certificazione avviate prima dell'8 aprile 2012 da uno Stato membro saranno perfezionate da tale Stato membro in collaborazione con l'Agenzia. Dopo il rilascio del certificato da parte dello Stato membro interessato, l'Agenzia, in qualità di autorità competente, si assume tutte le responsabilità nei confronti di tale organizzazione.

▼B*Articolo 12***Entrata in vigore e applicazione**

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dall'8 aprile 2012.

▼M1

- 1 *ter*. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni degli allegati dal I al IV fino all'8 aprile 2013.

▼M4

2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le seguenti disposizioni dell'allegato I fino all'8 aprile 2015:

- a) le disposizioni relative alle licenze di piloti di convertiplani, e dirigibili;
- b) le disposizioni del punto FCL.820;
- c) nel caso di elicotteri, le disposizioni della sezione 8, del capitolo J;
- d) le disposizioni della sezione 11 del capitolo J.

- 2 *bis*. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le seguenti disposizioni dell'allegato I fino all'8 aprile 2018:

▼M4

- a) le disposizioni relative alle licenze di pilota di alianti e palloni liberi;
- b) le disposizioni del capitolo B;
- c) le disposizioni dei punti FCL.800, FCL.805, FCL.815;
- d) le disposizioni della sezione 10 del capitolo J.

▼B

3. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non convertire licenze di aeromobili e elicotteri non conformi alle JAR da essi rilasciate fino all'8 aprile 2014.

▼M5

4. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni del presente regolamento fino all'8 aprile 2017, ai piloti in possesso di una licenza e del relativo certificato medico rilasciato da un paese terzo che partecipa ad operazioni non commerciali di aeromobili come precisato all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) o c) del regolamento (CE) n. 216/2008. Gli Stati membri rendono pubblicamente disponibili tali decisioni.

▼B

5. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni della sezione 3 (certificato medico ai fini della LAPL) del capitolo B dell'allegato IV fino all'8 aprile 2015.

6. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni del capitolo C dell'allegato IV fino all'8 aprile 2014.

7. Quando uno Stato membro si avvale delle disposizioni di cui ai ►**M1** paragrafi da 1 *ter* a 6 ◀, ne trasmette notifica sia alla Commissione che all'Agenzia. Tale notifica descrive le ragioni che giustificano la deroga in questione nonché il programma di attuazione con le azioni previste e il relativo calendario.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

*ALLEGATO I***[PARTE-FCL]****SOTTOPARTE A*****REQUISITI GENERALI*****FCL.001 Autorità competente**

Ai fini di questa parte, l'autorità competente è un'autorità designata dallo Stato membro alla quale un soggetto richiede il rilascio di licenze di pilotaggio o abilitazioni o certificati associati.

FCL.005 Ambito di applicazione

Questa parte stabilisce i requisiti per il rilascio delle licenze di pilotaggio e abilitazioni e certificati associati e le condizioni della loro validità e uso.

FCL.010 Definizioni

Ai fini di questa parte, si applicano le seguenti definizioni:

«Volo acrobatico», una manovra intenzionale che comporta un repentino cambio dell'assetto dell'aeromobile, un'altitudine anomala, un assetto anomalo, o un'accelerazione inusuale, non necessari durante il volo ordinario o durante l'addestramento per le licenze o le abilitazioni al di fuori dell'abilitazione al volo acrobatico.

«Velivolo», aeromobile a motore, con ala fissa, più pesante dell'aria, sorretto in volo dalla reazione dinamica dell'aria a contatto con le sue ali.

«Velivolo per il quale è richiesta la presenza di un copilota», tipo di velivolo per il quale il manuale di volo o il certificato di operatore aereo richiede la presenza di un copilota.

«Aeromobile», macchina il cui sostentamento nell'atmosfera deriva dalla reazione dell'aria, diversa dalla reazione dell'aria contro la superficie della terra.

«Abilità di pilotaggio», l'utilizzo uniforme della capacità di valutazione e della conoscenza, abilità ed atteggiamento per conseguire gli obiettivi di volo.

«Dirigibile», aeromobile provvisto di motore, più leggero dell'aria, con l'eccezione dei dirigibili ad aria calda, che, ai fini della presente parte, sono compresi nella definizione di pallone libero.

«Pallone libero», aeromobile più leggero dell'aria, non spinto da motore e sostenuto in volo dall'uso di gas o di aria calda. Ai fini della presente parte, viene considerato altresì un pallone libero il dirigibile ad aria calda, sebbene provvisto di motore.

«Dispositivo di addestramento strumentale di base (BITD)», dispositivo di addestramento di base a terra che riproduce la stazione dell'allievo pilota di una classe di velivoli. Può usare pannelli strumentali a schermo e controlli di volo a molla, fornendo una piattaforma di addestramento quantomeno per gli aspetti procedurali del volo strumentale.

«Categoria di aeromobili», la categorizzazione degli aeromobili secondo le caratteristiche di base specificate: per esempio velivolo, convertiplano, elicottero, dirigibile, alianti, pallone libero.

«Classe di velivolo», la categorizzazione di velivoli a equipaggio singolo che non richiedono un'abilitazione per tipo.

«Classe di pallone libero», la categorizzazione dei palloni liberi basata sul mezzo di ascesa utilizzato per il sostentamento in volo.

«Trasporto aereo commerciale», il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro compenso o mediante noleggio.

▼B

«Competenza», una combinazione di abilità, conoscenza e atteggiamento richiesti per eseguire il compito conformemente alle norme prescritte.

«Elemento di competenza», un'azione che costituisce un compito assegnato con una causa scatenante e una fine, che ne definiscono chiaramente i limiti, e un risultato osservabile.

«Unità di competenza», una funzione discreta che consiste in un numero di elementi di competenza.

«Copilota», un pilota, diverso dal pilota in comando, che opera un aeromobile per la cui condotta è richiesto più di un pilota, escludendo però il pilota presente a bordo con la sola finalità di ricevere istruzioni di volo per una licenza o un'abilitazione.

«Navigazione», volo tra un punto di partenza e un punto di arrivo secondo una rotta pianificata utilizzando procedure di navigazione standard.

«Copilota di rinforzo in crociera», un pilota che sostituisce il copilota nei suoi compiti ai comandi durante la fase di crociera di un volo in operazioni a equipaggio plurimo al di sopra del livello di volo FL 200.

«Tempo di istruzione a doppio comando», tempo di volo o tempo strumentale al suolo durante il quale una persona riceve istruzione di volo da un istruttore appositamente autorizzato.

«Errore», un'azione o una non-azione da parte dell'equipaggio di volo che porta a scostamenti dalle intenzioni o dalle aspettative organizzative o del volo.

«Gestione dell'errore», il processo per l'identificazione e la reazione agli errori con contromisure atte a ridurre o eliminare le conseguenze degli errori e a mitigare la probabilità di errori o stati dell'aeromobile indesiderati.

«Simulatore integrale di volo (FFS)», una riproduzione completa della cabina di pilotaggio di uno specifico tipo, marca, modello o serie di aeromobile, incluso l'assemblaggio di tutti gli equipaggiamenti e programmi informatici necessari a rappresentare l'aeromobile nelle operazioni al suolo e in volo, un sistema visuale che fornisce la vista fuori dalla cabina di pilotaggio e un sistema di movimenti forzati.

«Tempo di volo»:

per velivoli, motoalianti e convertiplani, il tempo totale dal momento in cui l'aeromobile inizia il rullaggio allo scopo di decollare fino all'arresto alla fine del volo;

per gli elicotteri, il tempo totale dal momento in cui le pale del rotore dell'elicottero iniziano a ruotare fino al momento in cui l'elicottero si arresta alla fine del volo, e le pale del rotore sono ferme;

per i dirigibili, il tempo totale dal momento in cui il dirigibile viene rilasciato dal pilone di ormeggio allo scopo di decollare fino al momento in cui il dirigibile si arresta alla fine del volo e viene messo in sicurezza sul pilone;

per gli alianti, il tempo totale dal momento in cui l'aliante inizia la corsa al suolo per il decollo fino al momento dell'arresto alla fine del volo;

per i palloni liberi, il tempo totale dal momento in cui la cesta si stacca dal suolo allo scopo di decollare fino al momento in cui il pallone libero si arresta alla fine del volo.

«Tempo di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR)», tempo totale di volo durante il quale l'aeromobile è operato secondo le regole del volo strumentale.

▼B

«Dispositivo di addestramento al volo (FTD)», riproduzione in dimensioni reali degli strumenti, equipaggiamenti, pannelli e controlli di uno specifico tipo di aeromobile, in una postazione di consolle di volo aperta o in una consolle di aeromobile chiusa, che comprende l'assemblaggio degli equipaggiamenti e i programmi informatici necessari per rappresentare l'aeromobile al suolo e durante il volo, secondo i sistemi installati sul dispositivo. Non è richiesta una forza che imprima movimento o un sistema visivo, con l'eccezione del FTD per elicotteri di livello 2 e 3, dove viene richiesto un sistema visivo.

«Addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT)», dispositivo di addestramento che riproduce il quadro comandi o la cabina di pilotaggio, che comprende l'assemblaggio delle attrezzature e i programmi informatici necessari per riprodurre un tipo o una classe di aeromobili in condizioni di volo, in modo che i sistemi funzionino in maniera analoga a quelli dell'aeromobile.

«Gruppo di palloni liberi», una categorizzazione di palloni liberi basata sulle dimensioni o sulla capienza dell'involucro.

«Elicottero», aeromobile più pesante dell'aria, sostenuto in volo principalmente dalla reazione dell'aria su uno o più rotori moto-propulsi su un asse sostanzialmente verticale.

«Tempo di volo strumentale», tempo durante il quale il pilota controlla l'aeromobile con il solo ausilio della strumentazione.

«Tempo strumentale su simulatore», tempo durante il quale il pilota riceve istruzione in condizioni di volo strumentali simulate, su dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD).

«Tempo strumentale», tempo strumentale, in volo o al suolo.

«Operazioni a equipaggio plurimo»:

per velivoli, un'operazione che richiede almeno 2 piloti che agiscono in cooperazione in equipaggio plurimo, in velivoli a equipaggio plurimo o singolo;

per elicotteri, un'operazione che richiede almeno 2 piloti che agiscono in cooperazione in equipaggio plurimo, in elicotteri a equipaggio plurimo.

«Cooperazione in equipaggio plurimo (MCC)», funzionamento dell'equipaggio di volo come un gruppo di membri che cooperano fra loro, sotto la guida del pilota in comando.

«Aeromobile a equipaggio plurimo»:

per velivoli, velivoli certificati per operare con un equipaggio minimo di almeno due piloti;

per elicotteri, dirigibili e convertiplani, indica il tipo di aeromobile per le cui operazioni è richiesto un copilota, come specificato nel manuale di volo o dal certificato di operatore aereo o altro documento equivalente.

«Notte», il periodo compreso fra la fine del crepuscolo serale civile e l'inizio del crepuscolo mattutino civile o altro periodo di tempo compreso tra il tramonto e l'alba, così come previsto dalla pertinente autorità, come definito dallo Stato membro.

«Altri dispositivi di addestramento (OTD)», ausili di addestramento, diversi dai simulatori di volo, dai dispositivi di addestramento al volo o dai dispositivi di addestramento al volo e alle procedure di navigazione, che forniscono sistemi per l'addestramento laddove la cabina di pilotaggio completa non è necessaria allo scopo.

«Criteri di prestazioni», una semplice dichiarazione valutativa riguardante il risultato richiesto dell'elemento di competenza e una descrizione dei criteri utilizzati per giudicare se il livello richiesto di prestazione è stato raggiunto o meno.

▼B

«Pilota in comando (PIC)», il pilota designato in comando e responsabile per lo svolgimento sicuro del volo.

«Pilota in comando sotto supervisione (PICUS)», un copilota che svolge, sotto la supervisione del pilota in comando, i compiti e le funzioni del pilota in comando.

«Convertiplano», ogni aeromobile che trae la salita verticale e la propulsione e salita in volo dai rotori a geometria variabile o da dispositivi di spinta/propulsione attaccati o installati nella fusoliera o sulle ali.

«Aliante a motore», aeromobile, con uno o più motori, che, nel caso di motore/motori inoperativi, ha le caratteristiche di un aliante.

«Pilota privato», pilota titolare di una licenza che impedisce di pilotare aeromobili in operazioni per le quali sia prevista remunerazione, con l'eccezione di attività di istruzione o esame, come stabilito in questa parte.

«Controlli di professionalità», dimostrazione di capacità finalizzata al rinnovo o ripristino di abilitazioni, che può comprendere anche un esame teorico se richiesto.

«Ripristino» (per esempio di un'abilitazione o di un certificato), l'azione amministrativa adottata dopo la scadenza di un'abilitazione o di un certificato, che ripristina i privilegi dell'abilitazione o del certificato per un successivo e ulteriore periodo determinato, fermo restando il rispetto dei requisiti prescritti.

«Rinnovo» (per esempio di un'abilitazione o di un certificato), l'azione amministrativa adottata all'interno del periodo di validità di un'abilitazione o di un certificato, che consente al titolare di continuare ad esercitare i privilegi dell'abilitazione o del certificato per un successivo e ulteriore periodo determinato, fermo restando il rispetto dei requisiti prescritti.

«Tratta», un volo comprendente il decollo, la partenza, una crociera di almeno 15 minuti e le fasi di arrivo, avvicinamento e atterraggio.

«Aliante», un aeromobile più pesante dell'aria, sorretto in volo dalla reazione dinamica dell'aria a contatto con le sue superfici portanti fisse, il cui volo libero non è dipendente da un motore.

«Aeromobile a equipaggio singolo», un aeromobile certificato per essere pilotato da un pilota.

«Test di abilitazione», dimostrazione di capacità finalizzata al rilascio di una licenza o abilitazione, che può comprendere anche un esame teorico se richiesto.

«Tempo di volo come solista», il tempo di volo durante il quale un allievo pilota è la sola persona a bordo di un aeromobile.

«Allievo pilota in comando (SPIC)», un allievo pilota che esercita le funzioni di pilota in comando durante un volo con un istruttore, il quale si limiterà ad osservare l'allievo pilota e non influenzerà o controllerà il volo dell'aeromobile.

«Minaccia», eventi o errori che si verificano al di fuori dell'influenza dell'equipaggio di volo e che aumentano la complessità delle operazioni e che devono essere gestiti al fine di mantenere il margine di sicurezza.

«Gestione della minaccia», il processo di individuazione e di risposta a una minaccia con contromisure che riducono o eliminano le conseguenze di tale minaccia, e mitigano la probabilità di errori o di condizioni indesiderate dell'aeromobile.

«Motoaliante (TMG)», una classe specifica di alianti muniti di motore o propulsore non retrattili, integralmente installati. È capace di decollare e salire di quota con propria potenza, secondo il manuale di volo.

▼B

«Tipo di aeromobile», una categorizzazione di aeromobili che necessita di un'abilitazione per tipo così come stabilito dai dati di idoneità operativa di cui alla parte 21 e che include tutti gli aeromobili con le stesse caratteristiche progettuali, incluse tutte le modifiche con l'eccezione di quelle risultanti in un cambiamento del funzionamento o delle caratteristiche di volo.

▼M3**FCL.015 Richiesta e rilascio, rinnovo e ripristino di licenze, abilitazioni e certificati****▼B**

- a) Una richiesta per il rilascio, rinnovo o ripristino delle licenze di pilotaggio e abilitazioni e certificati associati deve essere presentata all'autorità competente nella forma e nelle modalità stabilite dalla suddetta autorità. La richiesta deve essere corredata della prova che il richiedente soddisfa i requisiti per il rilascio, il rinnovo o il ripristino della licenza o del certificato così come delle abilitazioni o annotazioni associate, stabiliti in questa parte o nella parte medica.
- b) Qualsiasi limitazione o estensione degli attributi concessi con una licenza, abilitazione o certificato devono essere riportate sulla licenza o certificato dall'autorità competente.
- c) Un soggetto non può essere, in qualsiasi dato momento, il titolare di più di una licenza per categoria di aeromobili rilasciata in conformità a questa parte.
- d) Una richiesta di rilascio di una licenza per un'altra categoria di aeromobili, o di rilascio di ulteriori abilitazioni o certificati, così come una modifica, rinnovo o ripristino di licenze, abilitazioni o certificati devono essere presentati all'autorità competente che ha inizialmente rilasciato la licenza di pilotaggio, con l'eccezione del caso in cui il pilota ha richiesto il cambiamento dell'autorità competente e un trasferimento della sua documentazione relativa al rilascio della licenza e della documentazione medica alla suddetta autorità.

▼M3**FCL.020 Allievo pilota**

- a) Un allievo pilota non deve volare come solista a meno che non venga autorizzato e supervisionato da un istruttore di volo.
- b) Per poter effettuare il suo primo volo da solista, l'allievo pilota deve aver compiuto almeno:
 - 1) per velivoli, elicotteri e dirigibili: 16 anni d'età;
 - 2) per alianti e palloni liberi: 14 anni d'età.

FCL.025 Esami teorici per il rilascio di licenze e abilitazioni**▼B**

- a) *Responsabilità dei richiedenti*

▼M3

- 1) I richiedenti si sottopongono all'intera serie di esami di conoscenza teorica per una licenza o un'abilitazione specifica sotto la responsabilità di uno Stato membro.
- 2) I richiedenti si sottopongono a un esame di conoscenza teorica solo quando raccomandati da un'organizzazione di addestramento autorizzata (ATO), la quale è responsabile per il loro addestramento, e dopo avere completato a un livello soddisfacente tutti gli elementi previsti del corso di addestramento in materia di conoscenza teorica.

▼B

- 3) La raccomandazione da parte di un'ATO ha una validità di 12 mesi. Qualora il richiedente non si sottoponga ad almeno un esame teorico durante questo periodo di validità, l'ATO stabilisce se il richiedente necessita ulteriore addestramento, sulla base delle necessità del richiedente.

- b) *Punteggio minimo*

▼M3

- 1) La sufficienza in un esame di conoscenza teorica viene ottenuta dal richiedente con il raggiungimento di almeno il 75 % dei punti assegnati all'esame. Non viene utilizzato un sistema di punteggio negativo.

▼B

- 2) Salvo diversamente specificato in questa parte, un richiedente ha completato con successo l'esame teorico richiesto per la licenza di pilotaggio o per l'abilitazione se supera tutti gli esami richiesti entro un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del mese di calendario in cui il richiedente si sottopone per la prima volta a un esame.

▼M3

- 3) Qualora un richiedente non abbia superato uno degli esami di conoscenza teorica in 4 tentativi o non abbia superato tutti gli esami nelle 6 sedute previste o nel periodo di cui al paragrafo 2, il richiedente deve sottoporsi di nuovo a tutti gli esami.

Prima di ripetere gli esami di conoscenza teorica, il richiedente deve sottoporsi a ulteriore addestramento presso un'ATO. L'entità dell'addestramento necessario viene determinata dall'ATO, sulla base delle necessità del richiedente.

▼Bc) *Periodo di validità*

- 1) Il superamento degli esami teorici è valido:
 - i) per il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri, una licenza di pilota privato, una licenza di pilota di aliante o una licenza di pilota di pallone libero, per un periodo di 24 mesi;

▼M3

- ii) per il rilascio di una licenza di pilota commerciale, l'abilitazione al volo strumentale (IR) o l'abilitazione al volo strumentale in rotta (EIR), per un periodo di 36 mesi;

▼B

- iii) i periodi di cui ai punti i) e ii) decorrono dal giorno in cui il pilota completa con successo l'esame teorico, conformemente alla lettera b), punto 2.
- 2) Il completamento dell'esame teorico della licenza di pilota di linea (ATPL) rimane valido per il rilascio di una licenza ATPL per un periodo di 7 anni dall'ultima data di validità di:
 - i) un'abilitazione al volo strumentale registrata nella licenza; o
 - ii) per gli elicotteri, un'abilitazione al tipo di elicottero registrata nella licenza.

FCL.030 Test pratico di abilitazione

- a) Prima di potersi sottoporre a un test di abilitazione per il rilascio di una licenza, un'abilitazione o un certificato, il richiedente deve avere superato l'esame teorico richiesto, eccetto nel caso di richiedenti che effettuano un corso di addestramento al volo integrato.

In ogni caso, l'istruzione teorica deve comunque essere sempre stata completata prima di potersi sottoporre al test di abilitazione.

- b) Con l'eccezione del rilascio di una licenza di pilota di linea, un richiedente deve essere raccomandato, per potersi sottoporre a un test di abilitazione, dall'organizzazione/persona responsabile per l'addestramento, una volta completato quest'ultimo. La documentazione riguardante l'addestramento deve essere messa a disposizione dell'esaminatore.

FCL.035 Credito dato per il tempo di volo e per la conoscenza teorica

- a) *Crediti per il tempo di volo*

▼M3

- 1) Salvo diversamente specificato in questa parte, il tempo di volo, affinché possa essere accreditato ai fini del rilascio di una licenza, abilitazione o certificato, deve essere stato eseguito nella stessa categoria di aeromobili per la quale si richiede il rilascio della licenza, dell'abilitazione o del certificato.
- 2) Tempo di volo come pilota in comando o di istruzione.

▼B

- i) Al richiedente una licenza, un'abilitazione o un certificato deve essere accreditato pienamente tutto il tempo di volo svolto come solista, in istruzione a doppio comando o pilota in comando ai fini del tempo di volo totale richiesto per il rilascio della licenza, abilitazione o certificato.

▼B

- ii) Uno studente che abbia superato il corso di addestramento integrato ATP ha il diritto di farsi accreditare fino a 50 ore di tempo strumentale di allievo pilota in comando ai fini del tempo di pilota in comando richiesto per il rilascio della licenza di pilota di linea, licenza di pilota commerciale e l'abilitazione per tipo o classe per plurimotore.
- iii) Uno studente che abbia superato un corso di addestramento integrato CPL/IR ha il diritto di farsi accreditare fino a 50 ore di tempo strumentale di allievo pilota in comando ai fini del tempo di pilota in comando richiesto per il rilascio della licenza di pilota commerciale e l'abilitazione per tipo o classe per plurimotore.

▼M3

- 3) Tempo di volo come copilota o PICUS. Salvo diversamente specificato in questa parte, il titolare di una licenza di pilota, quando opera nella funzione di copilota o copilota sotto supervisione (PICUS), ha il diritto di farsi accreditare tutto il tempo di volo svolto come copilota ai fini del tempo di volo totale richiesto per il rilascio di una licenza di pilota di livello più alto.

▼B

- b) *Crediti per la conoscenza teorica*

▼M3

- 1) Al richiedente che abbia superato l'esame teorico per una licenza di pilota di linea sono accreditati i requisiti in materia di conoscenza teorica per la licenza di pilota di aeromobili leggeri, la licenza di pilota privato, la licenza di pilota commerciale e, eccetto nel caso di elicotteri, le abilitazioni IR e EIR nella stessa categoria di aeromobili.

▼B

- 2) Al richiedente che abbia superato l'esame teorico per una licenza di pilota commerciale sono accreditati i requisiti in materia di conoscenza teorica per la licenza di pilota di aeromobili leggeri o la licenza di pilota privato nella stessa categoria di aeromobili.
- 3) Al titolare di un'abilitazione al volo strumentale o a un richiedente che abbia superato l'esame teorico strumentale per una categoria di aeromobili sono accreditati in pieno i requisiti per l'istruzione teorica e l'esame per un'abilitazione al volo strumentale per un'altra categoria di aeromobili.
- 4) Al titolare di una licenza di pilota sono accreditati requisiti per l'istruzione teorica e l'esame per una licenza in un'altra categoria di aeromobili conformemente all'appendice 1 di questa parte.

▼M3

- 5) In deroga alla lettera b), paragrafo 3, al titolare di un'abilitazione IR(A) che abbia completato un corso modulare IR(A) basato sulla competenza, o al titolare di un'abilitazione EIR, sono accreditati in pieno i requisiti per l'istruzione teorica e l'esame per l'abilitazione IR per un'altra categoria di aeromobili soltanto se ha superato anche l'istruzione teorica e l'esame per l'abilitazione per la parte IFR del corso previsto alla norma FCL.720.A., lettera b), paragrafo 2, punto i).

▼B

Tale credito si applica anche ai richiedenti una licenza di pilotaggio che hanno già completato con successo l'esame teorico per il rilascio della licenza in un'altra categoria di aeromobili, a condizione che il periodo di validità specificato nella parte FCL.025, lettera c), sia ancora valido.

FCL.040 Esercizio dei privilegi delle licenze

L'esercizio dei privilegi concessi da una licenza dipende dalla validità delle abilitazioni in essa contenute, ove applicabile, e del certificato medico.

FCL.045 Obbligo di portare con sé ed esibire i documenti

- a) Il pilota deve sempre portare con sé una licenza e un certificato medico in corso di validità quando esercita i privilegi di una licenza.

▼B

- b) Il pilota deve anche portare con sé un documento di identificazione personale recante la sua fotografia.
- c) Un pilota o un allievo pilota deve esibire sollecitamente il registro del tempo di volo per essere ispezionato su richiesta di un rappresentante autorizzato di una autorità competente.
- d) Un allievo pilota deve portare con sé, nei voli di navigazione effettuati come solista, prova dell'autorizzazione di cui alla parte FCL.020, lettera a).

FCL.050 Registrazione del tempo di volo

Il pilota deve mantenere una registrazione affidabile dei dettagli di tutti i voli eseguiti, nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente.

FCL.055 Competenza linguistica

- a) Generalità. I piloti di velivoli, elicotteri, convertiplani e dirigibili, ai quali viene richiesto di utilizzare il radiotelefono, possono esercitare i privilegi delle loro licenze e abilitazioni solo se la licenza riporta la specializzazione linguistica in inglese o nella lingua utilizzata per le comunicazioni radio durante il volo. La specializzazione deve indicare la lingua, il livello di competenza e la data di validità.
- b) Il richiedente una specializzazione linguistica deve dimostrare, in conformità con l'appendice 2 di questa parte, quantomeno un livello operativo di competenza linguistica sia nell'uso della fraseologia specialistica che nel linguaggio comune. Per dimostrare tale competenza linguistica, il richiedente deve essere in grado di:
 - 1) comunicare efficacemente tanto nei contatti in cui l'interlocutore non è presente (voice-only) quanto in presenza dell'interlocutore;
 - 2) comunicare con precisione e chiarezza su argomenti comuni e correlati all'attività lavorativa;
 - 3) utilizzare strategie comunicative appropriate per lo scambio di messaggi e per riconoscere e risolvere i malintesi sia in un contesto generale che nell'ambito professionale;
 - 4) risolvere con relativa facilità le difficoltà linguistiche nate da complicazioni o eventi inaspettati che si verificano durante l'espletamento dell'attività di routine o delle mansioni di comunicazione con le quali hanno in genere familiarità; e
 - 5) parlare con un'inflessione dialettale o con un accento comprensibili alla comunità aeronautica.
- c) Tranne nel caso dei piloti che abbiano dimostrato di possedere competenze linguistiche a livello di esperto in conformità dell'appendice 2 di questa parte, la specializzazione linguistica viene rivalutata ogni:
 - 1) 4 anni se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello operativo; o
 - 2) 6 anni se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello avanzato.

▼M3

- d) Requisiti specifici per i titolari di un'abilitazione al volo strumentale (IR) o di un'abilitazione al volo strumentale in rotta (EIR). Fatto salvo quanto esposto nei paragrafi di cui sopra, i titolari di un'abilitazione al volo strumentale o di un'abilitazione al volo strumentale in rotta devono aver dimostrato la capacità di utilizzare la lingua inglese a un livello che permetta loro di:

▼B

- 1) capire tutte le informazioni relative allo svolgimento di tutte le fasi di un volo, inclusa la preparazione del volo;
- 2) utilizzare la radiotelefonica in tutte le fasi del volo, incluse le situazioni di emergenza;
- 3) comunicare con gli altri membri dell'equipaggio durante tutte le fasi del volo, inclusa la preparazione del volo.

▼M3

- e) La competenza linguistica e l'utilizzo della lingua inglese per i titolari di abilitazioni al volo strumentale (IR) o di un'abilitazione al volo strumentale in rotta (EIR) vengono dimostrati mediante un metodo di valutazione stabilito dall'autorità competente.

▼B**FCL.060 Attività di volo recente**

- a) Palloni liberi. Un pilota non può utilizzare un pallone libero per trasportare passeggeri o per un'attività di trasporto aereo commerciale a meno che non abbia completato nei 180 giorni precedenti:
- 1) almeno 3 voli come pilota di pallone libero, dei quali almeno uno deve essere stato svolto in un pallone libero della classe e gruppo corrispondenti; o
 - 2) 1 volo nella corrispondente classe e gruppo di pallone libero sotto la supervisione di un istruttore qualificato in conformità alla sottoparte J.
- b) Velivoli, elicotteri, convertiplani, dirigibili e alianti. Un pilota non può utilizzare un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale o per trasportare passeggeri:
- 1) come pilota in comando o copilota, a meno che non abbia svolto, nei 90 giorni precedenti, almeno 3 decolli, avvicinamenti e atterraggi in un aeromobile dello stesso tipo o classe o in un FFS dello stesso tipo o classe. I 3 decolli e atterraggi devono essere stati effettuati in voli a equipaggio plurimo o singolo, a seconda dei privilegi posseduti dal pilota; e
 - 2) come pilota in comando in voli notturni, a meno che:
 - i) non abbia svolto, nei 90 giorni precedenti, almeno 1 decollo, avvicinamento e atterraggio notturni come pilota di un aeromobile dello stesso tipo o classe o in un FFS dello stesso tipo o classe; o
 - ii) sia titolare di un'abilitazione al volo strumentale (IR);

▼M3

- 3) come copilota di rinforzo in crociera, a meno che:
 - i) non soddisfi i requisiti di cui alla lettera b), paragrafo 1; o
 - ii) non abbia completato nei 90 giorni precedenti almeno 3 tratte come pilota di rinforzo in crociera sullo stesso tipo o classe di aeromobile; o
 - iii) non abbia effettuato su un FFS, a intervalli non superiori a 90 giorni, un addestramento volto ad aggiornare e mantenere l'abilità di pilotaggio. Tale addestramento di aggiornamento può essere combinato con l'addestramento di aggiornamento dell'operatore di cui ai pertinenti requisiti della parte ORO.

▼B

- 4) Se un pilota possiede il privilegio per operare più di un tipo di velivolo con le stesse caratteristiche di manovrabilità e pilotaggio, i 3 decolli, avvicinamenti e atterraggi richiesti al punto 1 possono essere effettuati come stabilito dai dati di idoneità operativa di cui alla parte 21.
 - 5) Se un pilota possiede il privilegio per operare più di un tipo di elicotteri non complessi dalle stesse caratteristiche di manovrabilità e pilotaggio, come stabilito dai dati di idoneità operativa di cui alla parte 21, i 3 decolli, avvicinamenti e atterraggi richiesti al punto 1 possono essere effettuati in uno soltanto dei tipi di elicottero, a condizione che il pilota abbia completato almeno 2 ore di volo in ognuno dei tipi di elicottero durante i 6 mesi precedenti.
- c) Requisiti specifici per il trasporto aereo commerciale
- 1) Nel caso del trasporto aereo commerciale, il periodo di 90 giorni di cui alla precedente lettera b), punti 1 e 2, può essere prorogato fino a un massimo di 120 giorni, a condizione che il pilota effettui attività di linea sotto la supervisione di un istruttore o esaminatore per l'abilitazione per tipo.
 - 2) Qualora un pilota non soddisfi il requisito di cui al punto 1, deve completare un volo di addestramento nell'aeromobile o in un FFS dello stesso tipo di aeromobile da utilizzare, comprendente almeno i requisiti di cui alla lettera b), punti 1 e 2, prima che possa esercitare i suoi privilegi.

▼M4**FCL.065 Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze che abbiano compiuto i 60 anni di età nel trasporto aereo commerciale**

- a) Età compresa tra 60 e 64 anni. Velivoli ed elicotteri. Il titolare di una licenza di pilotaggio che ha raggiunto l'età di 60 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale tranne che come membro di un equipaggio plurimo.
- b) Età di 65 anni. Tranne nel caso di un titolare di una licenza di pilota di pallone libero o di aliante, il titolare di una licenza di pilota che ha raggiunto l'età di 65 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale.
- c) Età di 70 anni. Il titolare di una licenza di pilota di pallone libero o di aliante che ha raggiunto l'età di 70 anni non può operare come pilota di un pallone libero o di un aliante in attività di trasporto aereo commerciale.

▼B**FCL.070 Revoca, sospensione e limitazione di licenze, abilitazioni e certificati**

- a) Le licenze, le abilitazioni e i certificati rilasciati in conformità a questa parte possono essere limitati, sospesi o revocati dall'autorità competente nei casi in cui il pilota non soddisfi i requisiti di questa parte, della parte medica o i requisiti operativi applicabili, conformemente alle condizioni e procedure di cui alla parte ARA.
- b) Qualora la licenza di un pilota venga sospesa o revocata, la licenza o il certificato devono essere immediatamente riconsegnati all'autorità competente.

SOTTOPARTE B**LICENZA DI PILOTA DI AEROMOBILI LEGGERI — LAPL****SEZIONE 1****Requisiti comuni****FCL.100 LAPL — Età minima**

I richiedenti una LAPL devono aver compiuto:

- a) nel caso di velivoli ed elicotteri, i 17 anni d'età;
- b) nel caso di alianti e palloni liberi, i 16 anni d'età.

FCL.105 LAPL — Privilegi e condizioni

- a) Generalità. I privilegi del titolare di una LAPL consistono nell'operare senza retribuzione come pilota in comando in voli non commerciali sulla categoria di aeromobili appropriata.
- b) Condizioni. I richiedenti una LAPL devono aver soddisfatto i requisiti relativi alla pertinente categoria di aeromobili e, ove applicabile, alla classe o tipo di aeromobili utilizzati nel test di abilitazione.

FCL.110 LAPL — Crediti assegnati per la stessa categoria di aeromobili

- a) I richiedenti una LAPL che sono titolari di un'altra licenza nella stessa categoria di aeromobili sono accreditati in pieno in relazione ai requisiti della LAPL per quella categoria di aeromobili.
- b) Fatto salvo il paragrafo precedente, qualora la licenza sia scaduta, il richiedente deve sostenere un test di abilitazione conformemente alla parte FCL.125 per il rilascio di una LAPL nella categoria di aeromobili appropriata.

FCL.115 LAPL — Corso di addestramento

I richiedenti una LAPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO. Il corso deve comprendere l'istruzione teorica e l'addestramento di volo appropriati ai privilegi rilasciati.

▼B**FCL.120 LAPL — Esame teorico**

I richiedenti una LAPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati mediante il superamento di un esame sui seguenti argomenti:

- a) materie comuni:
 - regolamentazione aeronautica,
 - prestazioni umane,
 - meteorologia, e
 - comunicazioni;
- b) materie specifiche in relazione alle differenti categorie di aeromobili:
 - principi del volo,
 - procedure operative,
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo,
 - conoscenza generale dell'aeromobile, e
 - navigazione.

FCL.125 LAPL — Test di abilitazione

- a) I richiedenti una LAPL devono dimostrare attraverso il superamento di un test di abilitazione di possedere le capacità di eseguire, in qualità di pilota in comando sulla categoria di aeromobili appropriata, le procedure e manovre rilevanti con la competenza adeguata ai privilegi rilasciati.
- b) I richiedenti di un test di abilitazione devono avere ricevuto l'addestramento in volo sulla stessa classe o tipo di aeromobile di quello utilizzato per il test di abilitazione. I privilegi sono ristretti alla classe o tipo utilizzato per il test di abilitazione fino al momento dell'annotazione di estensioni addizionali sulla licenza, conformemente alla presente sottoparte.
- c) *Punteggio minimo*
 - 1) Il test di abilitazione è diviso in sezioni separate rappresentative di tutte le diverse fasi del volo adeguate alla categoria di aeromobili utilizzata.
 - 2) Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Qualora il richiedente non superi soltanto una sezione, può ripetere quella sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta invece il non superamento di tutto il test.
 - 3) Qualora il test debba essere ripetuto come descritto al punto 2, il non superamento di una sezione, incluse quelle che erano state superate in un tentativo precedente, causa il non superamento di tutto il test.
 - 4) Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo 2 tentativi comporta la necessità di sottoporsi a un addestramento pratico aggiuntivo.

*SEZIONE 2****Requisiti specifici per la LAPL per velivoli — LAPL(A)*****FCL.105.A LAPL(A) — Privilegi e condizioni**

- a) I privilegi dei titolari di una LAPL per velivoli consistono nel poter operare come pilota in comando su velivoli a motore singolo a pistoni o TMG con una massa massima al decollo certificata di 2 000 kg o inferiore, trasportando un massimo di 3 passeggeri, in modo che non vi siano mai più di 4 persone a bordo del velivolo.

▼M3

- b) I titolari di una licenza LAPL(A) possono trasportare passeggeri solo se hanno completato 10 ore di tempo di volo come piloti in comando su aeromobili o TMG dopo il rilascio della licenza.

▼B**FCL.110.A LAPL(A) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti**

- a) I richiedenti una LAPL(A) devono avere completato almeno 30 ore di istruzione di volo su velivoli o TMG, comprendenti almeno:
- 1) 15 ore di istruzione di volo a doppio comando nella stessa classe di quella utilizzata per il test di abilitazione;
 - 2) 6 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendente almeno 3 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 150 km (80 NM), durante il quale deve essere effettuato almeno 1 atterraggio completo in un aeroporto diverso da quello di partenza.
- b) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG. I richiedenti una LAPL(A) titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG devono aver completato almeno 21 ore di volo su TMG dopo l'approvazione dell'estensione per TMG e devono soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.135. A, lettera a), sui velivoli.
- c) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera a).

L'ammontare del credito viene deciso dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una prova in volo preliminare, ma deve in ogni caso:

- 1) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando;
- 2) non eccedere il 50 % delle ore previste alla lettera a); e
- 3) non includere i requisiti di cui alla lettera a), punto 2.

FCL.135.A LAPL(A) — Estensione dei privilegi a un'altra classe o variante di velivoli

- a) I privilegi di una LAPL(A) sono limitati alla classe e variante di velivoli o TMG utilizzata per effettuare il test di abilitazione. Questa limitazione può essere rimossa qualora il pilota abbia completato in un'altra classe i requisiti seguenti:
- 1) 3 ore di addestramento in volo, comprendenti:
 - i) 10 decolli e atterraggi a doppio comando; e
 - ii) 10 decolli e atterraggi come solista sotto supervisione.
 - 2) un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nella nuova classe. Durante questo test di abilitazione il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altra classe nelle seguenti materie:
 - i) procedure operative;
 - ii) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
 - iii) conoscenza generale dell'aeromobile.
- b) Prima di poter esercitare i privilegi della licenza su un'altra variante di velivolo diversa da quella utilizzata per il test di abilitazione, il pilota titolare di una licenza LAPL deve sottoporsi a un addestramento sulle differenze o di familiarizzazione. L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.

▼B**FCL.140.A LAPL(A) — Requisiti di attività di volo recente**

- a) I titolari di una licenza LAPL(A) possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto dopo avere completato, negli ultimi 24 mesi, come piloti di velivoli o TMG:
- 1) almeno 12 ore di volo come pilota in comando, inclusi 12 decolli ed atterraggi; e
 - 2) addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore.
- b) I titolari di una LAPL(A) che non soddisfino i requisiti di cui alla lettera a) devono:
- 1) sottoporsi a controlli di professionalità con un esaminatore prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza; o
 - 2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).

SEZIONE 3***Requisiti specifici per la LAPL per elicotteri — LAPL(H)*****FCL.105.H LAPL(H) — Privilegi**

I privilegi dei titolari di una LAPL per elicotteri consistono nell'operare come pilota in comando su elicotteri a motore singolo con una massa massima al decollo certificata di 2 000 kg o inferiore, trasportando un numero massimo di passeggeri pari a 3, in modo che non ci siano mai più di 4 persone a bordo dell'aeromobile.

FCL.110.H LAPL(H) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti

- a) I richiedenti una LAPL(H) devono aver completato 40 ore di istruzione di volo su elicotteri. Di queste 40 ore di volo, almeno 35 devono essere eseguite sul tipo di elicottero uguale a quello utilizzato per il test di abilitazione. L'istruzione al volo deve includere almeno:
- 1) 20 ore di istruzione di volo a doppio comando; e
 - 2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendente almeno 5 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 150 km (80 NM), durante il quale deve essere effettuato almeno 1 atterraggio completo in un aeroporto diverso da quello di partenza.
- b) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera a).

L'ammontare del credito viene deciso dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una prova in volo preliminare, ma deve in ogni caso:

- 1) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando;
- 2) non eccedere il 50 % delle ore previste alla lettera a);
- 3) non includere i requisiti della lettera a), punto 2.

FCL.135.H LAPL(H) — Estensione dei privilegi a un altro tipo o variante di elicotteri

- a) I privilegi di una LAPL(H) devono essere limitati al tipo e variante specifico di elicotteri utilizzato per effettuare il test di abilitazione. Questa limitazione può essere rimossa qualora il pilota abbia completato:
- 1) 5 ore di addestramento in volo, comprendenti:
 - i) 15 decolli, avvicinamenti e atterraggi a doppio comando;

▼B

- ii) 15 decolli, avvicinamenti e atterraggi come solista sotto supervisione;
- 2) un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nel nuovo tipo. Durante questo test di abilitazione il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altro tipo nelle seguenti materie:
 - procedure operative,
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo,
 - conoscenza generale dell'aeromobile.
- b) Prima di poter esercitare i privilegi della licenza su un'altra variante di elicotteri rispetto a quella utilizzata per il test di abilitazione, il pilota titolare di una licenza LAPL(H) deve sottoporsi a un addestramento sulle differenze o di familiarizzazione, come stabilito dai dati di idoneità operativa di cui alla parte 21. L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.

FCL.140.H LAPL(H) — Requisiti di attività di volo recente

- a) I titolari di una licenza LAPL(H) possono esercitare i privilegi della loro licenza su un tipo specifico di elicotteri soltanto quando abbiano completato negli ultimi 12 mesi su elicotteri di quel tipo:
 - 1) almeno 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 6 decolli, avvicinamenti e atterraggi; e
 - 2) un addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore.
- b) I titolari di una LAPL(H) che non soddisfino i requisiti di cui alla lettera a) devono:
 - 1) sottoporsi a controlli di professionalità con un esaminatore sul tipo specifico prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza; o
 - 2) effettuare il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore per essere conforme ai requisiti di cui alla lettera a).

*SEZIONE 4**Requisiti specifici per la LAPL per alianti — LAPL(S)***FCL.105.S LAPL(S) — Privilegi e condizioni**

- a) I privilegi di un titolare di una licenza LAPL per alianti consistono nell'operare come pilota in comando su alianti e alianti a motore. Al fine di poter esercitare i privilegi su un TMG, il titolare deve soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.135.S.

▼M3

- b) I titolari di una licenza LAPL(S) possono trasportare passeggeri solo se hanno completato 10 ore di tempo di volo o 30 lanci come pilota in comando su alianti o alianti a motore dopo il rilascio della licenza.

▼B**FCL.110.S LAPL(S) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti**

- a) I richiedenti una LAPL(S) devono aver completato almeno 15 ore di istruzione di volo su alianti o alianti a motore, comprendenti almeno:
 - 1) 10 ore di istruzione di volo a doppio comando;
 - 2) 2 ore di volo come solista sotto supervisione;

▼B

- 3) 45 lanci e atterraggi;
- 4) 1 volo di navigazione come solista di almeno 50 km (27 NM) o 1 volo di navigazione a doppio comando di almeno 100 km (55 NM).
- b) Delle 15 ore richieste alla lettera a), un massimo di 7 ore possono essere svolte in un TMG.
- c) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera a).

L'ammontare del credito viene deciso dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una prova in volo preliminare, ma deve in ogni caso:

- 1) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando;
- 2) non eccedere il 50 % delle ore previste alla lettera a);
- 3) non includere i requisiti della lettera a), punti da 2 a 4.

FCL.130.S LAPL(S) — Metodi di lancio

- a) I privilegi della licenza LAPL(S) devono essere limitati ai metodi di lancio inclusi nel test di abilitazione. Questa limitazione può essere rimossa qualora il pilota abbia completato:
 - 1) nel caso di lancio tramite verricello o macchina, un minimo di 10 lanci di istruzione a doppio comando e 5 lanci come solista sotto supervisione;
 - 2) nel caso di lancio tramite traino da un aereo o autolancio, un minimo di 5 lanci di istruzione a doppio comando e 5 lanci come solista sotto supervisione. Nel caso di autolancio, l'istruzione a doppio comando può essere effettuata in un TMG;
 - 3) nel caso di lancio con elastico, un minimo di 3 lanci d'istruzione effettuati a doppio comando o come solista sotto supervisione.
- b) Il completamento dei lanci di addestramento aggiuntivi deve essere scritto nel registro e firmato dall'istruttore.
- c) Al fine di mantenere i loro privilegi per ciascun metodo di lancio, i piloti devono effettuare almeno 5 lanci nel corso degli ultimi 24 mesi, con l'eccezione del lancio con elastico per il quale i piloti devono effettuare soltanto 2 lanci.
- d) Qualora non soddisfatti i requisiti di cui alla lettera c), il pilota deve effettuare il numero aggiuntivo di lanci a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore al fine di rinnovare i privilegi.

FCL.135.S LAPL(S) — Estensione dei privilegi ai TMG

I privilegi di una licenza LAPL(S) possono essere estesi ai TMG qualora il pilota abbia completato presso un'ATO almeno:

- a) 6 ore di addestramento in volo su un TMG, comprendenti:
 - 1) 4 ore di istruzione di volo a doppio comando;
 - 2) 1 volo di navigazione come solista di almeno 150 km (80 NM), durante il quale deve essere effettuato almeno 1 atterraggio completo in un aeroporto diverso da quello di partenza;
- b) un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nel TMG. Durante questo test di abilitazione il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per il TMG nelle seguenti materie:

— principi del volo,

▼B

- procedure operative,
- prestazioni in volo e pianificazione del volo,
- conoscenza generale dell'aeromobile,
- navigazione.

FCL.140.S LAPL(S) — Requisiti di attività di volo recente

- a) Alianti e alianti a motore. I titolari di una licenza LAPL(S) possono esercitare i privilegi della loro licenza su alianti o alianti a motore soltanto quando abbiano completato negli ultimi 24 mesi, su alianti o alianti a motori, esclusi i TMG, almeno:
- 1) 5 ore di volo come pilota in comando, inclusi 15 lanci;
 - 2) 2 voli di addestramento con un istruttore;
- b) TMG. I titolari di una licenza LAPL(S) possono esercitare i privilegi della loro licenza su un TMG soltanto quando abbiano:
- 1) completato negli ultimi 24 mesi, su TMG:
 - i) almeno 12 ore di volo come pilota in comando, inclusi 12 decolli e atterraggi; e
 - ii) un addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore.
 - 2) Qualora il titolare di una licenza LAPL(S) abbia anche i privilegi per pilotare velivoli, i requisiti di cui al punto 1) possono essere completati su velivoli.
- c) I titolari di una licenza LAPL(S) che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) o b) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
- 1) superare i controlli di professionalità con un esaminatore su un aliante o un TMG, se del caso; o
 - 2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a) o b).

*SEZIONE 5****Requisiti specifici per la LAPL per palloni liberi — LAPL(B)*****▼M4****FCL.105.B LAPL(B) — Privilegi**

I privilegi del titolare di una licenza LAPL per palloni liberi consistono nell'operare come pilota in comando su palloni ad aria calda o dirigibili ad aria calda con una capienza massima dell'involucro di 3 400 m³ o palloni a gas con una capienza massima dell'involucro di 1 260 m³, trasportando un numero massimo di 3 passeggeri, in modo che non ci siano mai più di 4 persone a bordo del pallone.

▼M3**FCL.110.B LAPL(B) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti****▼B**

- a) I richiedenti una licenza LAPL(B) devono aver completato almeno 16 ore di istruzione di volo su palloni liberi della stessa classe, comprendenti almeno:
- 1) 12 ore di istruzione di volo a doppio comando;
 - 2) 10 gonfiaggi e 20 decolli e atterraggi; e
 - 3) 1 volo come solista sotto supervisione con un tempo di volo minimo di almeno 30 minuti.

▼B

- b) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando su palloni liberi possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera a).

L'ammontare del credito viene deciso dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una prova in volo preliminare, ma deve in ogni caso:

- 1) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando su palloni;
- 2) non eccedere il 50 % delle ore previste alla lettera a);
- 3) non includere i requisiti della lettera a), punti 2 e 3.

FCL.130.B LAPL(B) — Estensione dei privilegi ai voli frenati

- a) I privilegi della licenza LAPL(B) sono limitati ai voli non frenati. Questa limitazione può essere rimossa qualora il pilota abbia completato almeno 3 voli frenati di addestramento.
- b) Il completamento dell'addestramento aggiuntivo deve essere scritto nel registro e firmato dall'istruttore.
- c) Al fine di mantenere i loro privilegi, i piloti devono completare un numero minimo di 2 voli frenati nel corso degli ultimi 24 mesi.
- d) Qualora il pilota non soddisfi i requisiti di cui alla lettera c), è tenuto a effettuare il numero aggiuntivo di voli frenati a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore al fine di rinnovare i privilegi.

FCL.135.B LAPL(B) — Estensione dei privilegi a un'altra classe di palloni

I privilegi della licenza LAPL(B) devono essere limitati alla classe di palloni utilizzata per il test di abilitazione. Questa limitazione può essere rimossa qualora il pilota abbia completato in un'altra classe, presso un'ATO, almeno:

- a) 5 voli di istruzione; o
- b) qualora il titolare di una licenza LAPL(B) per palloni ad aria calda desideri estendere i privilegi ai dirigibili ad aria calda, 5 ore di volo di istruzione a doppio comando; e
- c) un test di abilitazione in cui il richiedente deve dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altra classe nelle seguenti materie:
 - principi del volo,
 - procedure operative,
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo, e
 - conoscenza generale dell'aeromobile.

FCL.140.B LAPL(B) — Requisiti di attività di volo recente

- a) I titolari di una licenza LAPL(B) possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando hanno completato, negli ultimi 24 mesi, in una classe di palloni liberi almeno:
 - 1) 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 10 decolli ed atterraggi; e
 - 2) 1 volo di addestramento con un istruttore;
 - 3) in aggiunta, se un pilota è qualificato a pilotare più di una classe di palloni liberi, al fine di poter esercitare i suoi privilegi in un'altra classe, deve aver completato almeno 3 ore di volo in quella classe negli ultimi 24 mesi, inclusi 3 decolli e atterraggi.

▼B

- b) I titolari di una licenza LAPL(B) che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
- 1) superare i controlli di professionalità con un esaminatore nella classe appropriata; o
 - 2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).

SOTTOPARTE C**LICENZA DI PILOTA PRIVATO (PPL), LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE (SPL) E LICENZA DI PILOTA DI PALLONE LIBERO (BPL)****SEZIONE 1****Requisiti comuni****FCL.200 Età minima**

- a) Il richiedente una PPL deve avere almeno 17 anni d'età.
- b) Il richiedente una BPL o di una SPL deve avere almeno 16 anni d'età.

FCL.205 Condizioni

I richiedenti una PPL devono soddisfare i requisiti per l'abilitazione per classe o tipo per l'aeromobile utilizzato nel test di abilitazione, come stabilito nella sottoparte H.

FCL.210 Corso di addestramento

I richiedenti una BPL, SPL o PPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO. Il corso deve comprendere l'istruzione teorica e l'addestramento di volo appropriati ai privilegi rilasciati.

FCL.215 Esame teorico

I richiedenti una BPL, SPL o PPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati mediante il superamento di esami nei seguenti ambiti:

- a) materie comuni:
- regolamentazione aeronautica,
 - prestazioni umane,
 - meteorologia, e
 - comunicazioni;
- b) materie specifiche in relazione alle differenti categorie di aeromobili:
- principi del volo,
 - procedure operative
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo,
 - conoscenza generale dell'aeromobile, e,
 - navigazione.

FCL.235 Test di abilitazione

- a) I richiedenti una BPL, SPL o PPL devono dimostrare attraverso il superamento di un test di abilitazione di possedere le capacità di eseguire, in qualità di pilota in comando sulla categoria di aeromobili appropriata, le procedure e manovre pertinenti con la competenza appropriata ai privilegi rilasciati.

▼B

- b) I richiedenti di un test di abilitazione devono avere ricevuto l'addestramento in volo sulla stessa classe o tipo di aeromobile o un gruppo di palloni liberi di quello utilizzato per il test di abilitazione.
- c) Punteggio minimo
 - 1) Il test di abilitazione è diviso in sezioni separate, le quali rappresentano tutte le diverse fasi del volo adatte alla categoria di aeromobili utilizzata.

▼M3

- 2) Il non superamento di una elemento di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Qualora il richiedente non superi una sezione soltanto, può ripetere quella sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta invece il non superamento di tutto il test.

▼B

- 3) Qualora il test debba essere ripetuto come descritto al punto 2, il non superamento di una sezione, incluse quelle che erano state superate in un tentativo precedente, determina il mancato superamento di tutto il test.
- 4) Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo 2 tentativi comporta la necessità di sottoporsi a un addestramento aggiuntivo.

*SEZIONE 2**Requisiti specifici per la PPL per velivoli — PPL(A)***FCL.205.A PPL(A) — Privilegi**

- a) I privilegi del titolare di una PPL(A) consistono nell'operare senza retribuzione come pilota in comando o copilota su velivoli o TMG in voli non commerciali.
- b) In deroga al paragrafo precedente, il titolare di una PPL(A) con privilegi di istruttore o esaminatore può essere retribuito per:
 - 1) fornire istruzione di volo per la LAPL(A) o PPL(A);
 - 2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per dette licenze;

▼M3

- 3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni o i certificati connessi con questa licenza.

▼B**FCL.210.A PPL(A) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti****▼M4****▼C2**

- a) I richiedenti una PPL(A) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su velivoli o TMG, 5 delle quali possono essere completate in un FSTD, comprendenti almeno:

▼M4

- 1) 25 ore di istruzione di volo a doppio comando; e
- 2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendenti almeno 5 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 270 km (150 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.

▼B

- b) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(A). I richiedenti una PPL(A) titolari di una LAPL(A) devono aver completato almeno 15 ore di volo su velivoli dopo il rilascio della LAPL(A), di cui almeno 10 devono essere ore di istruzione di volo completate in un corso di addestramento presso un'ATO. Tale corso di addestramento deve includere almeno 4 ore di volo come solista sotto supervisione, di cui almeno 2 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 270 km (150 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.

▼B

- c) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG. I richiedenti una PPL(A) titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG devono aver completato:
- 1) almeno 24 ore di volo su TMG in seguito all'approvazione dell'estensione per TMG; e
 - 2) 15 ore di istruzione di volo su velivoli in un corso di addestramento presso un'ATO, inclusi almeno i requisiti di cui alla lettera a), punto 2.
- d) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti titolari di una licenza di pilota per un'altra classe di aeromobili, con l'eccezione dei palloni liberi, ricevono crediti corrispondenti al 10 % del loro tempo di volo totale come pilota in comando su tale aeromobile fino a un massimo di 10 ore. L'ammontare del credito riconosciuto non deve in ogni caso includere i requisiti di cui alla lettera a), punto 2.

*SEZIONE 3**Requisiti specifici per la PPL per elicotteri — PPL(H)***FCL.205.H PPL(H) — Privilegi**

- a) I privilegi del titolare di una PPL(H) consistono nell'operare senza retribuzione come pilota in comando o copilota su elicotteri in voli non commerciali.
- b) In deroga al paragrafo precedente, il titolare di una PPL(H) con privilegi di istruttore o esaminatore può essere retribuito per:
- 1) fornire istruzione di volo per la LAPL(H) o PPL(H);
 - 2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per dette licenze;

▼M3

- 3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni e i certificati connessi con questa licenza.

▼B**FCL.210.H PPL(H) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti**

- a) I richiedenti una PPL(H) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su elicotteri, 5 di cui possono essere completate in un FNPT o in un FFS, comprendenti almeno:
- 1) 25 ore di istruzione di volo a doppio comando; e
 - 2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, di cui almeno 5 di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 185 km (100 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi su almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.
 - 3) 35 delle 45 ore di istruzione di volo devono essere completate sullo stesso tipo di elicotteri di quello utilizzato per il test di abilitazione.
- b) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(H). I richiedenti una PPL(H) titolari di una LAPL(H) devono completare un corso di addestramento presso un'ATO. Tale corso di addestramento deve includere almeno 5 ore di istruzione di volo a doppio comando e almeno 1 volo di navigazione come solista sotto supervisione di almeno 185 km (100 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.
- c) I richiedenti titolari di una licenza di pilota per un'altra classe di aeromobili, con l'eccezione dei palloni liberi, ricevono crediti corrispondenti al 10 % del loro tempo di volo totale come pilota in comando su tale aeromobile fino a un massimo di 6 ore. L'ammontare del credito riconosciuto non deve in ogni caso includere i requisiti di cui alla lettera a), punto 2.

▼B*SEZIONE 4**Requisiti specifici per la PPL per dirigibili — PPL(As)***FCL.205.As PPL(As) — Privilegi**

- a) I privilegi del titolare di una PPL(As) consistono nell'operare senza retribuzione come pilota in comando o copilota su dirigibili in voli non commerciali.
- b) In deroga al paragrafo precedente, il titolare di una PPL(As) con privilegi di istruttore o esaminatore può essere retribuito per:
 - 1) fornire istruzione di volo per la PPL(As);
 - 2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per questa licenza;

▼M3

- 3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni o i certificati connessi con questa licenza.

▼B**FCL.210.As PPL(As) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti**

- a) I richiedenti una PPL(As) devono aver completato almeno 35 ore di istruzione di volo su dirigibili, di cui 5 possono essere completate in un FSTD, comprendenti almeno:
 - 1) 25 ore di istruzione di volo a doppio comando, di cui:
 - i) 3 ore di addestramento di volo di navigazione, comprendente 1 volo di navigazione di almeno 65 km (35 NM);
 - ii) 3 ore di istruzione strumentale;
 - 2) 8 decolli e atterraggi presso un aeroporto, incluse procedure di ormeggio e disormeggio;
 - 3) 8 ore di volo come solista sotto supervisione.
- b) I richiedenti titolari di una BPL e qualificati al pilotaggio di dirigibili ad aria calda ricevono crediti corrispondenti al 10 % del loro tempo di volo totale come pilota in comando su tali dirigibili fino a un massimo di 5 ore.

*SEZIONE 5**Requisiti specifici per la licenza di pilota di aliante (SPL)***FCL.205.S SPL — privilegi e condizioni**

- a) I privilegi di un titolare di una SPL consistono nell'operare come pilota in comando su alianti e alianti a motore. Al fine di poter esercitare i privilegi su un TMG, il titolare deve soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.135.S.
- b) I titolari di una SPL:
 - 1) possono trasportare passeggeri soltanto dopo aver completato, dopo il rilascio della licenza, almeno 10 ore di volo o 30 lanci come pilota in comando su alianti o alianti a motore;
 - 2) sono soggetti alla restrizione di operare senza retribuzione in voli non commerciali fino a quando abbiano:
 - i) raggiunto i 18 anni di età;
 - ii) completato, a seguito del rilascio della licenza, 75 ore di volo o 200 lanci come pilota in comando su alianti o alianti a motore;
 - iii) superato i controlli di professionalità con un esaminatore.

▼M3

- c) In deroga alla lettera b), paragrafo 2, il titolare di una SPL con privilegi di istruttore o esaminatore può essere retribuito per:
 - 1) impartire istruzione di volo per la LAPL(S) o la SPL;

▼M3

- 2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per dette licenze;
- 3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni o i certificati connessi con queste licenze.

▼B**FCL.210.S SPL — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti**

- a) I richiedenti una SPL devono aver completato almeno 15 ore di istruzione di volo su alianti o alianti a motore, comprendenti almeno i requisiti di cui alla parte FCL.110.S.
- b) I richiedenti una SPL titolari di una LAPL(S) ricevono crediti corrispondenti all'insieme dei requisiti per il rilascio di una SPL.

I richiedenti una SPL che sono stati titolari di una LAPL(S) nel periodo di 2 anni precedente la richiesta ricevono crediti corrispondenti all'insieme dei requisiti di conoscenza teorica e istruzione di volo.

Riconoscimento dei crediti. I richiedenti titolari di una licenza di pilota per un'altra classe di aeromobili, con l'eccezione dei palloni liberi, ricevono crediti corrispondenti al 10 % del loro tempo di volo totale come pilota in comando su tale aeromobile fino a un massimo di 7 ore. L'ammontare del credito riconosciuto non deve in ogni caso includere i requisiti della parte FCL.110.S, lettera a), punti da 2 a 4.

FCL.220.S SPL — Metodi di lancio

I privilegi della SPL sono limitati ai metodi di lancio inclusi nel test di abilitazione. Questa limitazione può essere rimossa e i nuovi privilegi possono essere esercitati qualora il pilota soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.130.S.

FCL.230.S SPL — Requisiti di attività di volo recente

I titolari di una SPL possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando soddisfano i requisiti di attività di volo recente di cui alla parte FCL.140.S.

*SEZIONE 6**Requisiti specifici per la licenza di pilota di pallone libero (BPL)***FCL.205.B BPL — Privilegi e condizioni****▼M3**

- a) I privilegi di un titolare di una BPL consistono nell'operare come pilota in comando su palloni liberi.

▼B

- b) I titolari di una BPL sono tenuti a operare senza retribuzione in voli non commerciali fino a quando abbiano:
 - 1) raggiunto i 18 anni di età;
 - 2) completato 50 ore di volo e 50 decolli e atterraggi come pilota in comando su palloni liberi;
 - 3) superato i controlli di professionalità con un esaminatore su un pallone libero nella classe specifica.
- c) In deroga alla lettera b), il titolare di una BPL con privilegi di istruttore o esaminatore può essere retribuito per:
 - 1) fornire istruzione di volo per la LAPL(B) o la BPL;
 - 2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per dette licenze;

▼M3

- 3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni o i certificati connessi con queste licenze.

▼B**FCL.210.B BPL — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti**

- a) I richiedenti una BPL devono aver completato almeno 16 ore di istruzione di volo su palloni liberi della stessa classe e gruppo, comprendenti almeno:
 - 1) 12 ore di istruzione di volo a doppio comando;

▼B

- 2) 10 gonfiaggi e 20 decolli e atterraggi; e
- 3) 1 volo come solista sotto supervisione con un tempo di volo minimo di almeno 30 minuti.
- b) I richiedenti una BPL titolari di una LAPL(B) ricevono crediti corrispondenti all'insieme dei requisiti per il rilascio di una BPL.

I richiedenti una BPL che sono stati titolari di una LAPL(B) nel periodo di 2 anni precedente la richiesta ricevono crediti corrispondenti all'insieme dei requisiti della conoscenza teorica e dell'istruzione di volo.

FCL.220.B BPL — Estensione dei privilegi ai voli frenati

I privilegi della BPL sono limitati ai voli non frenati. Questa limitazione può essere rimossa qualora il pilota soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.130.B.

FCL.225.B BPL — Estensione dei privilegi a un'altra classe o gruppo di palloni liberi

I privilegi della BPL sono limitati alla classe e gruppo di palloni liberi utilizzata per il test di abilitazione. Questa limitazione può essere rimossa qualora il pilota abbia:

- a) nel caso di un'estensione a un'altra classe all'interno dello stesso gruppo, soddisfatto i requisiti di cui alla parte FCL.135.B;
- b) nel caso di un'estensione a un altro gruppo all'interno della stessa classe di palloni liberi, completato almeno:
 - 1) 2 voli di istruzione su un pallone libero del gruppo pertinente; e
 - 2) il tempo di volo specificato di seguito come pilota in comando su palloni liberi:
 - i) per palloni liberi con una capienza dell'involucro compresa tra 3 401 m³ e 6 000 m³, almeno 100 ore;
 - ii) per palloni liberi con una capienza dell'involucro compresa tra 6 001 m³ e 10 500 m³, almeno 200 ore;
 - iii) per palloni liberi con una capienza dell'involucro maggiore di 10 500 m³, almeno 300 ore;
 - iv) per palloni a gas con una capienza dell'involucro maggiore di 1 260 m³, almeno 50 ore.

▼M4**FCL. 230.B BPL — Requisiti di attività di volo recente**

- a) I titolari di una BPL possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando hanno completato, in una classe di palloni liberi, negli ultimi 24 mesi, almeno:
 - 1) 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 10 decolli ed atterraggi; e
 - 2) 1 volo di addestramento con un istruttore in un pallone libero nella classe appropriata;
 - 3) in aggiunta, i piloti qualificati a pilotare più di una classe di palloni liberi, al fine di poter esercitare i propri privilegi in un'altra classe, devono aver completato almeno 3 ore di volo in quella classe negli ultimi 24 mesi, inclusi 3 decolli e atterraggi.
- b) Solo i titolari di una BPL possono utilizzare un pallone libero dello stesso gruppo del pallone nel quale il volo di addestramento viene completato o un pallone libero di un gruppo con un involucro di dimensioni più ridotte.
- c) I titolari di una BPL che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
 - 1) superare controlli di professionalità con un esaminatore nella classe appropriata; o

▼M4

- 2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).
- d) Nel caso previsto da c) 1) solo i titolari di una BPL possono utilizzare un pallone libero dello stesso gruppo del pallone nel quale viene completato il volo di addestramento o un pallone libero di un gruppo con un involucro di dimensioni più ridotte.

▼B

SOTTOPARTE D

LICENZA DI PILOTA COMMERCIALE — CPL*SEZIONE 1****Requisiti comuni*****FCL.300 CPL — Età minima**

Il richiedente una CPL deve avere almeno 18 anni d'età.

FCL.305 CPL — Privilegi e condizioni

- a) Privilegi. I privilegi di una CPL, nella categoria di aeromobili appropriata, consistono:
- 1) nell'esercitare tutti i privilegi del titolare di una LAPL e una PPL;
 - 2) nell'operare come pilota in comando o copilota di ogni aeromobile utilizzato in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale;
 - 3) nell'operare come pilota in comando in voli di trasporto aereo commerciale di ogni aeromobile a equipaggio singolo, soggetti alle restrizioni di cui alla parte FCL.160 e alla presente sottoparte;
 - 4) nell'operare come copilota in voli di trasporto aereo commerciale, soggetti alle restrizioni di cui alla parte FCL.060.
- b) Condizioni. I richiedenti una CPL devono soddisfare i requisiti per l'abilitazione per classe o tipo per l'aeromobile utilizzato nel test di abilitazione.

FCL.310 CPL — Esame teorico

I richiedenti una CPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati nei seguenti ambiti:

- regolamentazione aeronautica,
- conoscenza generale dell'aeromobile — cellula/sistemi/impianti motopropulsori,
- conoscenza generale dell'aeromobile — strumentazione,
- massa e bilanciamento,
- prestazioni,
- pianificazione del volo e monitoraggio,
- prestazioni umane,
- meteorologia,
- navigazione generale,
- radionavigazione,
- procedure operative,
- principi del volo,
- comunicazioni VFR.

FCL.315 CPL — Corso di addestramento

Il richiedente una CPL deve aver completato l'istruzione teorica e di volo presso un'ATO, conformemente all'appendice 3 di questa parte.

▼B**FCL.320 CPL — Test di abilitazione**

Il richiedente una CPL deve superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 4 di questa parte per dimostrare di possedere la capacità di eseguire, in qualità di pilota in comando sulla categoria di aeromobili appropriata, le pertinenti procedure e manovre con la competenza corrispondente ai privilegi rilasciati.

*SEZIONE 2**Requisiti specifici per la categoria velivoli — CPL(A)***FCL.325.A CPL(A) — Condizioni specifiche per i titolari della MPL**

Prima di poter esercitare i privilegi di una CPL(A), i titolari di una MPL devono aver completato con velivoli:

- a) 70 ore di volo:
 - 1) come pilota in comando; o
 - 2) 10 ore come pilota in comando e le restanti ore di volo come pilota in comando sotto supervisione (PICUS).

Di queste 70 ore, 20 devono essere ore di volo di navigazione in VFR come pilota in comando, o ore di volo di navigazione ripartite tra almeno 10 ore come pilota in comando e 10 ore come PICUS. Deve essere inoltre incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale sono effettuati atterraggi completi come pilota in comando presso due aeroporti diversi;

- b) gli elementi del corso modulare della CPL(A) come specificato al punto 10, lettera a), e al punto 11 dell'appendice 3, lettera E, di questa parte; e
- c) il test di abilitazione della CPL(A), conformemente alla parte FCL.320.

*SOTTOPARTE E**LICENZA DI PILOTA A EQUIPAGGIO PLURIMO — MPL***FCL.400.A MPL — Età minima**

Il richiedente una MPL deve avere almeno 18 anni d'età.

FCL.405.A MPL — Privilegi

- a) I privilegi del titolare di una MPL consistono nell'operare come copilota su velivoli che richiedono la presenza di un copilota.
- b) Il titolare di una MPL può ottenere i seguenti ulteriori privilegi:
 - 1) del titolare di una PPL(A), sempre che i requisiti per la PPL(A) specificati nella sottoparte C siano soddisfatti;
 - 2) di una CPL(A), sempre che siano soddisfatti i requisiti specificati alla parte FCL.325.A.
- c) I privilegi dell'abilitazione IR(A) del titolare di una MPL sono limitati ai velivoli che richiedono la presenza di un copilota. I privilegi dell'abilitazione IR(A) possono essere estesi ad operazioni in velivoli a equipaggio singolo, sempre che il titolare della licenza abbia completato l'addestramento necessario per operare come pilota in comando in voli a equipaggio singolo effettuati unicamente con l'ausilio della strumentazione e che abbia superato il test di abilitazione IR(A) per il pilotaggio singolo.

FCL.410.A MPL — Corso di addestramento ed esami teorici

- a) Corso. Il richiedente una MPL deve aver completato un corso di addestramento teorico e di istruzione al volo presso un'ATO, conformemente all'appendice 5 di questa parte.

▼B

- b) Esame. Il richiedente una MPL deve dimostrare un livello di conoscenza adeguato per un titolare di una ATPL(A), conformemente alla parte FCL.515, e di un'abilitazione al tipo per equipaggio plurimo.

FCL.415.A MPL — Abilità pratica

- a) Il richiedente una MPL deve dimostrare, attraverso una valutazione continua, di possedere l'abilità richiesta per il compimento di tutte le unità di competenza specificate nell'appendice 5 della presente parte, nelle funzioni di pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF), in velivoli plurimotore a turbina con equipaggio plurimo, sia in condizioni VFR che IFR.
- b) Dopo aver completato il corso di addestramento, il richiedente deve superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 9 di questa parte per dimostrare di possedere la capacità di eseguire le procedure e manovre pertinenti con la competenza appropriata ai privilegi rilasciati. Il test di abilitazione viene svolto con il tipo di velivolo utilizzato durante la fase avanzata del corso di addestramento integrato della licenza MPL o in un simulatore integrale di volo che rappresenti lo stesso tipo di velivolo.

SOTTOPARTE F**LICENZA DI PILOTA DI LINEA — ATPL****SEZIONE 1****Requisiti comuni****FCL.500 ATPL — Età minima**

I richiedenti una ATPL devono avere almeno 21 anni d'età.

FCL.505 ATPL — Privilegi

- a) I privilegi del titolare di una ATPL, nella categoria di aeromobili pertinente, consistono:
- 1) nell'esercitare tutti i privilegi del titolare di una LAPL, una PPL e una CPL;
 - 2) nell'operare come pilota in comando di aeromobili impiegati in attività di trasporto aereo commerciale.
- b) I richiedenti una ATPL devono soddisfare i requisiti per l'abilitazione per tipo per l'aeromobile utilizzato nel test di abilitazione.

FCL.515 ATPL — Corso di addestramento ed esami teorici

- a) Corso. I richiedenti una ATPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO in forma di corso di addestramento integrato o corso modulare, conformemente all'appendice 3 di questa parte.
- b) Esame. I richiedenti una ATPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati nei seguenti ambiti:
- regolamentazione aeronautica,
 - conoscenza generale dell'aeromobile — cellula/sistemi/impianti motopropulsori,
 - conoscenza generale dell'aeromobile — strumentazione,
 - massa e bilanciamento,
 - prestazioni,
 - pianificazione del volo e monitoraggio,
 - prestazioni umane,
 - meteorologia,
 - navigazione generale,

▼B

- radionavigazione,
- procedure operative,
- principi del volo,
- comunicazioni VFR,
- comunicazioni IFR.

*SEZIONE 2**Requisiti specifici per la categoria velivoli — ATPL(A)***FCL.505.A ATPL(A) — Limitazione dei privilegi per i piloti già titolari di una MPL**

Qualora il titolare di una ATPL(A) risulti già titolare di una MPL, i privilegi della licenza sono limitati alle operazioni a equipaggio plurimo, a meno che il titolare soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.405.A, lettera b), punto 2, e lettera c), per le operazioni a equipaggio singolo.

FCL.510.A ATPL(A) — Prerequisiti, esperienza e riconoscimento dei crediti

a) Prerequisiti. I richiedenti una ATPL(A) devono essere titolari di:

- 1) una MPL; o
- 2) una CPL(A) e un'abilitazione IR plurimotore per velivoli. In questo caso il richiedente deve anche ricevere addestramento nella cooperazione in equipaggio plurimo (MCC).

b) Esperienza. I richiedenti una ATPL(A) devono aver completato un minimo di 1 500 ore di volo su velivoli, comprendenti almeno:

- 1) 500 ore in operazioni a equipaggio plurimo su velivoli;
- 2) i) 500 ore come pilota in comando sotto supervisione; o
 ii) 250 ore come pilota in comando; o
 iii) 250 ore, di cui almeno 70 ore come pilota in comando e le rimanenti ore come pilota in comando sotto supervisione;
- 3) 200 ore di volo di navigazione di cui almeno 100 effettuate come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione;
- 4) 75 ore di tempo strumentale di cui non più di 30 possono essere di tempo strumentale su simulatore; e
- 5) 100 ore di volo notturno come pilota in comando o copilota.

Delle 1 500 ore di volo, fino a 100 ore possono essere svolte su un FFS e su un FNPT. Di queste 100 ore, solo un massimo di 25 ore possono essere svolte su un FNPT.

c) Riconoscimento dei crediti.

- 1) I titolari di una licenza di pilota per altre categorie di aeromobili possono ottenere crediti di tempo di volo fino a un massimo di:
 - i) per TMG o alianti, 30 ore di volo effettuate come pilota in comando;
 - ii) per elicotteri, il 50 % di tutti i requisiti in materia di tempo di volo di cui alla lettera b).

▼M3

- 2) I titolari di una licenza di ingegnere di bordo rilasciata conformemente alle norme nazionali applicabili ricevono crediti pari al 50% del tempo di volo effettuato come ingegnere di bordo fino a un massimo di 250 ore. Queste 250 ore possono essere accreditate al fine di soddisfare il requisito di 1 500 ore di cui alla lettera b), e il requisito di 500 ore di cui alla lettera b), paragrafo 1, sempre che il credito totale riconosciuto a norma di ciascuno di tali punti non ecceda le 250 ore.

▼B

- d) L'esperienza richiesta alla lettera b) deve essere completata prima di sottoporsi al test di abilitazione per la ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) — Test di abilitazione

I richiedenti una ATPL(A) devono superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 9 di questa parte per dimostrare di possedere la capacità di eseguire, in qualità di pilota in comando di velivoli a equipaggio plurimo in condizioni IFR, le procedure e manovre pertinenti con la competenza appropriata ai privilegi rilasciati.

Il test di abilitazione deve essere svolto con un velivolo o con un FFS adeguatamente qualificato che rappresenti lo stesso tipo di velivolo.

SEZIONE 3***Requisiti specifici per la categoria elicotteri — ATPL(H)*****FCL.510.H ATPL(H) — Prerequisiti, esperienza e riconoscimento dei crediti**

I richiedenti una ATPL(H) devono:

- a) essere titolari di una CPL(H) e di un'abilitazione per un tipo di elicottero a equipaggio plurimo e aver ricevuto addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC);
- b) aver completato come pilota di elicotteri un minimo di 1 000 ore di volo, comprendenti almeno:
 - 1) 350 ore in elicotteri a equipaggio plurimo;
 - 2) i) 250 ore come pilota in comando; oppure
 - ii) 100 ore come pilota in comando e 150 ore come pilota in comando sotto supervisione; oppure
 - iii) 250 ore come pilota in comando sotto supervisione in elicotteri a equipaggio plurimo. In questo caso, i privilegi della ATPL(H) sono limitati soltanto a operazioni a equipaggio plurimo, fino al completamento di 100 ore come pilota in comando;
 - 3) 200 ore di volo di navigazione di cui almeno 100 ore devono essere effettuate come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione;
 - 4) 30 ore di tempo strumentale di cui non più di 10 possono essere di tempo strumentale su simulatore; e
 - 5) 100 ore di volo notturno come pilota in comando o copilota.

Delle 1 000 ore, un massimo di 100 ore possono essere completate in un FSTD, di cui non più di 25 ore possono essere completate in un FNPT.

- c) Il tempo di volo su velivoli viene accreditato fino al 50 % dei requisiti del tempo di volo di cui alla lettera b).
- d) L'esperienza di cui alla lettera b) deve essere completata prima di sottoporsi al test di abilitazione per la ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) — Test di abilitazione

I richiedenti una ATPL(H) devono superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 9 di questa parte per dimostrare di possedere la capacità di eseguire, in qualità di pilota in comando di elicotteri a equipaggio plurimo, le procedure e manovre pertinenti con la competenza appropriata ai privilegi rilasciati.

▼B

Il test di abilitazione deve essere svolto con un elicottero o con un FFS adeguatamente qualificato che rappresenti lo stesso tipo di elicottero.

SOTTOPARTE G**ABILITAZIONE AL VOLO STRUMENTALE — IR****SEZIONE 1****Requisiti comuni****▼M3****FCL.600 IR — Generalità**

Salvo quanto previsto alla norma FCL.825, le operazioni in condizioni IFR con un velivolo, elicottero, dirigibile o convertiplano possono essere condotte dai titolari di una licenza PPL, CPL, MPL e ATPL con una IR adeguata alla categoria di aeromobili o quando stanno effettuando un test di abilitazione o addestramento a doppio comando.

▼B**FCL.605 IR — Privilegi**

- a) I privilegi del titolare di una IR consistono nel pilotare un aeromobile in condizioni IFR con una altezza di decisione minima di 200 piedi (60 m).
- b) Nel caso di una IR plurimotore, questi privilegi possono essere estesi ad altezze di decisione al di sotto di 200 piedi (60 m) se il richiedente ha effettuato un addestramento specifico presso un'ATO e ha superato la sezione 6 del test di abilitazione così come specificato nell'appendice 9 di questa parte in aeromobili a equipaggio plurimo.
- c) I titolari di una IR possono esercitare i loro privilegi conformemente alle condizioni stabilite nell'appendice 8 di questa parte.
- d) Solo per elicotteri. Al fine di poter esercitare i privilegi come pilota in comando in condizioni IFR in elicotteri ad equipaggio plurimo, il titolare di una IR(H) deve avere almeno 70 ore di tempo strumentale di cui fino a 30 possono essere di tempo strumentale su simulatore.

FCL.610 IR — Prerequisiti e riconoscimento dei crediti

I richiedenti una IR devono:

- a) essere titolari:
 - 1) di almeno una PPL nella categoria di aeromobili appropriata; e:

▼M3

- i) dei privilegi per effettuare voli notturni conformemente alla norma FCL.810, se i privilegi IR vengono utilizzati di notte; oppure

▼B

- ii) di una ATPL in un'altra categoria di aeromobili; o
- 2) di una CPL, nella categoria di aeromobili appropriata.

▼M3

- b) aver completato almeno 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando su velivoli, TMG, elicotteri o dirigibili di cui almeno 10 o, nel caso di dirigibili, 20 devono essere effettuate sulla categoria di aeromobili pertinente.

▼B

- c) solo per elicotteri. I richiedenti che hanno completato un corso di addestramento integrato ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR o CPL(H) sono esenti dai requisiti di cui alla lettera b).

FCL.615 IR — Istruzione teorica e addestramento di volo

- a) Corso. I richiedenti una IR devono aver seguito un corso di istruzione teorica e addestramento di volo presso un'ATO. Il corso deve essere:
 - 1) un corso di addestramento integrato che includa l'addestramento per l'abilitazione IR, conformemente all'appendice 3 di questa parte; o
 - 2) un corso modulare conformemente all'appendice 6 di questa parte.

▼M3

b) Esame. I richiedenti devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati nei seguenti ambiti:

- regolamentazione aeronautica,
- conoscenza generale dell'aeromobile — strumentazione,
- pianificazione del volo e monitoraggio,
- prestazioni umane,
- meteorologia,
- radionavigazione,
- comunicazioni IFR.

▼B**FCL.620 IR - Test di abilitazione**

- a) I richiedenti una IR devono superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 7 di questa parte per dimostrare di possedere la capacità di eseguire le procedure e manovre pertinenti con un livello di competenza appropriata ai privilegi rilasciati.
- b) Per una IR plurimotore, il test di abilitazione deve essere svolto con un aeromobile plurimotore. Per una IR monomotore, il test di abilitazione deve essere svolto con un aeromobile monomotore. Un velivolo plurimotore con spinta coassiale con la mezzeria del velivolo è considerato un velivolo monomotore ai fini di questo paragrafo.

FCL.625 IR — Validità, rinnovo e ripristino

- a) Validità. Una IR ha validità di 1 anno.
- b) Rinnovo.
- 1) Una IR viene rinnovata nei 3 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione.
 - 2) I richiedenti che non superino la sezione rilevante dei controlli di professionalità IR prima della data di scadenza dell'IR non possono esercitare i privilegi dell'IR fino a quando non abbiano superato tali controlli.
- c) Ripristino. Se una IR è scaduta, ai fini del ripristino dei privilegi i richiedenti devono:
- 1) sottoporsi a corsi di aggiornamento presso un'ATO per raggiungere il livello di professionalità richiesto per superare l'elemento strumentale del test di abilitazione conformemente all'appendice 9 di questa parte; e
 - 2) completare controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte nella categoria di aeromobili pertinente.
- d) Qualora l'IR non sia stata rinnovata o ripristinata nei 7 anni precedenti, il titolare deve sottoporsi nuovamente all'esame teorico e al test di abilitazione dell'IR.

*SEZIONE 2**Requisiti specifici per la categoria velivoli***FCL.625.A IR(A) — Rinnovo**

- a) Rinnovo. I richiedenti il rinnovo di una IR(A):
- 1) se in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo, devono superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte;

▼B

- 2) se non in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo, devono:
 - i) per velivoli a equipaggio singolo, completare la sezione 3, lettera b, e le parti della sezione 1 che sono rilevanti ai fini del volo previsto, dei controlli di professionalità specificati nell'appendice 9 di questa parte; e
 - ii) per velivoli plurimotore, completare la sezione 6 dei controlli di professionalità per velivoli a equipaggio singolo conformemente all'appendice 9 di questa parte con riferimento soltanto agli strumenti.
- 3) Ai fini di quanto specificato al punto 2, può essere utilizzato un FNPT II o un FFS che rappresenti la classe o tipo di velivolo appropriata, tuttavia, per quanto riguarda i controlli di professionalità per il rinnovo di una IR(A) in queste circostanze almeno uno ogni due controlli (alternativamente) deve essere effettuato su un velivolo.
- b) Il credito trasversale viene riconosciuto conformemente all'appendice 8 di questa parte.

SEZIONE 3***Requisiti specifici per la categoria elicotteri*****FCL.625.H IR(H) — Rinnovo**

- a) I richiedenti il rinnovo di una IR(H):
 - 1) se in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per tipo, devono superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per il tipo di elicotteri appropriato;

▼M3

- 2) se non in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per tipo, devono completare soltanto la sezione 5 e le parti pertinenti della sezione 1 dei controlli di professionalità specificati nell'appendice 9 di questa parte per il tipo di elicotteri appropriato. In questo caso può essere utilizzato un FTD 2/3 o un FFS rappresentativo del tipo di elicottero appropriato, ma per quanto riguarda i controlli di professionalità per il rinnovo di una IR(H) in queste circostanze almeno uno ogni due controlli (alternativamente) deve essere effettuato su un elicottero.

▼B

- b) Il credito trasversale viene riconosciuto conformemente all'appendice 8 di questa parte.

FCL.630.H IR(H) — Estensione dei privilegi da elicotteri monomotore a elicotteri plurimotore

I titolari di una IR(H) valida per elicotteri monomotore che desiderino estendere l'IR(H) per la prima volta a elicotteri plurimotore devono completare:

- a) un corso di addestramento presso un'ATO che includa almeno 5 ore di addestramento strumentale a doppio comando, di cui 3 ore possono essere effettuate in un FFS o un FTD 2/3 o un FNPT II/III; e
- b) la sezione 5 del test di abilitazione conformemente all'appendice 9 di questa parte su elicotteri plurimotore.

SEZIONE 4***Requisiti specifici per la categoria dirigibili*****FCL.625.As IR(As) — Rinnovo**

I richiedenti il rinnovo di una IR(As):

- a) se in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per tipo, devono superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per il tipo di dirigibile appropriato;

▼B

- b) se non in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per tipo, devono completare la sezione 5 e le parti della sezione 1, pertinenti per il volo previsto, dei controlli di professionalità per dirigibili conformemente all'appendice 9 di questa parte. In questo caso può essere utilizzato un FTD 2/3 o un FFS rappresentativo del tipo appropriato, ma per quanto riguarda i controlli di professionalità per il rinnovo di una IR(As) in queste circostanze almeno uno ogni due controlli (alternativamente) deve essere effettuato su un dirigibile.

SOTTOPARTE H**ABILITAZIONI PER CLASSE E PER TIPO****SEZIONE 1****Requisiti comuni****FCL.700 Circostanze per le quali sono richieste le abilitazioni per classe o per tipo**

- a) Con l'eccezione delle LAPL, SPL e BPL, i titolari di una licenza di pilotaggio non possono operare in alcuna capacità come piloti di un aeromobile a meno che non abbiano una valida abilitazione per classe o per tipo, salvo quando effettuano di test di abilitazione o controlli di professionalità per il ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo o quando ricevono addestramento di volo.
- b) In deroga alla lettera a), nel caso di voli relativi all'introduzione o modifica di tipi di aeromobile, i piloti possono ricevere dall'autorità competente un certificato speciale che li autorizza a effettuare i voli. Questa autorizzazione ha validità limitata ai voli specifici.
- c) Fatto salvo quanto esposto alle lettere a) e b), nel caso di voli per l'introduzione o la modifica di tipi di aeromobile condotti dalle organizzazioni di progettazione o produzione nell'ambito dei loro privilegi, così come di voli di addestramento per il rilascio di un'abilitazione per le prove in volo, se non possono essere soddisfatti i requisiti di questa sottoparte, ai piloti può essere rilasciata un'abilitazione per le prove in volo conformemente alla parte FCL.820.

FCL.705 Privilegi del titolare di un'abilitazione per classe o per tipo

I privilegi del titolare di un'abilitazione per classe o per tipo consistono nell'operare come pilota sulla classe o tipo di aeromobile specificata nell'abilitazione.

FCL.710 Abilitazioni per classe o per tipo — varianti

- a) Al fine di estendere i suoi privilegi a un'altra variante di aeromobile all'interno di un'abilitazione per classe o per tipo, il pilota deve sottoporsi ad addestramento sulle differenze o di familiarizzazione. Nel caso di varianti all'interno di un'abilitazione per tipo, l'addestramento sulle differenze o di familiarizzazione include gli elementi pertinenti definiti nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.

▼M3

- b) Se non viene effettuato alcun volo sulla variante entro un periodo di 2 anni a seguito dell'addestramento sulle differenze, viene richiesto un addestramento sulle differenze aggiuntivo o controlli di professionalità sulla variante in questione al fine di poter mantenere i privilegi, con l'eccezione dei tipi o varianti appartenenti alle abilitazioni per classe dei monomotore a pistoncini o TMG.

▼B

- c) L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.

FCL.725 Requisiti per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo

- a) Corso di addestramento. Il richiedente un'abilitazione per classe o per tipo deve completare un corso di addestramento presso un'ATO. Il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo include gli elementi di addestramento obbligatori per il tipo pertinente così come definito nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.

▼B

- b) Esame teorico. Il richiedente un'abilitazione per classe o per tipo deve superare un esame teorico organizzato dall'ATO per dimostrare il livello di conoscenza teorica richiesto per l'impiego in sicurezza della classe o tipo di aeromobile applicabile.
- 1) Per aeromobili a equipaggio plurimo, l'esame teorico è un esame scritto e comprende almeno 100 domande a risposta multipla distribuite opportunamente sulle varie materie del programma di studio.
 - 2) Per aeromobili plurimotore a equipaggio singolo, l'esame teorico è un esame scritto e il numero di domande a risposta multipla dipende dalla complessità dell'aeromobile.
 - 3) Per aeromobili monomotore, l'esame teorico è un esame orale condotto dall'esaminatore durante il test di abilitazione per valutare se è stato raggiunto o meno un livello soddisfacente di conoscenza teorica.

▼M3

- 4) Per velivoli a equipaggio singolo che sono classificati come velivoli ad alte prestazioni, l'esame è un esame scritto e comprende almeno 100 domande a scelta multipla distribuite opportunamente sulle materie del programma di studio.

▼B

- c) Test di abilitazione. Il richiedente un'abilitazione per classe o per tipo deve superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 9 di questa parte per dimostrare di possedere le capacità richieste per l'impiego in sicurezza della classe o tipo di aeromobile pertinenti.

Il richiedente deve superare il test di abilitazione entro un periodo di 6 mesi dopo l'inizio del corso di addestramento per l'abilitazione per classe o per tipo e nei 6 mesi precedenti la richiesta di rilascio dell'abilitazione per classe o per tipo.

- d) Si considera che un richiedente che sia già titolare di un'abilitazione per tipo per un tipo di aeromobile, con i privilegi per operazioni a equipaggio singolo o plurimo, abbia soddisfatto i requisiti teorici se richiede di aggiungere i privilegi per l'altra forma di operazione sullo stesso tipo di aeromobile.
- e) In deroga ai paragrafi precedenti, i piloti titolari di un'abilitazione per le prove in volo, rilasciata conformemente alla parte FCL.820, e che hanno partecipato allo sviluppo, prove in volo di certificazione o produzione per un tipo di aeromobile e che hanno completato o 50 ore di tempo di volo totale o 10 ore di tempo di volo come pilota in comando di prove in volo per quel tipo, hanno il diritto di richiedere il rilascio della corrispondente abilitazione per tipo, sempre che soddisfino i requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio di quell'abilitazione per tipo, così come stabilito nella presente sottoparte per la corrispondente categoria di aeromobili.

FCL.740 Validità e ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo

- a) Il periodo di validità delle abilitazioni per classe o per tipo è di 1 anno, con l'eccezione delle abilitazioni per classe per monomotore a equipaggio singolo, per le quali il periodo di validità è di 2 anni, a meno che non sia diversamente determinato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.
- b) Ripristino. Qualora un'abilitazione per classe o per tipo sia scaduta, il richiedente deve:
 - 1) sottoporsi a un addestramento di aggiornamento presso un'ATO qualora sia necessario per raggiungere il livello di professionalità necessario per l'impiego in sicurezza della classe o tipo di aeromobile appropriata; e
 - 2) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte.



SEZIONE 2

*Requisiti specifici per la categoria velivoli***FCL.720.A Requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo — velivoli**

Salvo altrimenti specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, il richiedente un'abilitazione per classe o per tipo deve soddisfare i seguenti requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione:

- a) Velivoli plurimotore a equipaggio singolo. Il richiedente che chieda il primo rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo su velivoli plurimotore a equipaggio singolo deve aver completato almeno 70 ore come pilota in comando su velivoli.
- b) Velivoli non complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo. Prima di cominciare l'addestramento di volo, un richiedente che chieda un primo rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo su velivoli ad equipaggio singolo classificati come velivoli ad alte prestazioni deve:
 - 1) aver accumulato almeno 200 ore di esperienza di volo totali, 70 di cui come pilota in comando su velivoli; e
 - 2) i) essere titolare di un certificato attestante che ha completato con esito positivo un corso di conoscenza teorica aggiuntiva presso un'ATO; o
 - ii) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(A) conformemente a questa parte; o
 - iii) essere titolare, oltre che di una licenza rilasciata conformemente a questa parte, di una ATPL(A) o CPL(A)/IR con crediti di conoscenza teorica per la licenza ATPL(A), rilasciate in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago;
- 3) in aggiunta, i piloti che desiderino ottenere il privilegio di poter utilizzare il velivolo in operazioni a equipaggio plurimo devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera d), punto 4.
- c) Velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo. I richiedenti che chiedano un primo rilascio di un'abilitazione per tipo per un velivolo complesso ad equipaggio singolo classificato come un velivolo ad alte prestazioni devono, oltre al soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera b), essere titolari di una IR(A) plurimotore, come stabilito nella sottoparte G.
- d) Velivoli ad equipaggio plurimo. Il richiedente che chieda di sostenere per la prima volta un corso per un'abilitazione per tipo per un velivolo a equipaggio plurimo deve essere un allievo pilota che sta seguendo un corso di addestramento per una MPL o che soddisfa i requisiti elencati di seguito:
 - 1) aver effettuato almeno 70 ore di volo come pilota in comando su velivoli;
 - 2) essere titolare di una IR(A) plurimotore;
 - 3) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(A) conformemente a questa parte; e
 - 4) fatta eccezione del caso in cui il corso per l'abilitazione per tipo sia in combinazione con un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC):
 - i) essere titolare di un certificato attestante che ha superato con successo un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su velivoli; o
 - ii) essere titolare di un certificato attestante che ha superato con successo un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su elicotteri e avere più di 100 ore di esperienza di volo come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo; o
 - iii) avere almeno 500 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo; o

▼B

- iv) avere almeno 500 ore come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su velivoli plurimotore a equipaggio singolo, in voli di trasporto aereo commerciale in conformità con i requisiti per le operazioni di volo applicabili.

▼M3

- e) In deroga alla lettera d), uno Stato membro può rilasciare un'abilitazione per tipo con privilegi ristretti per un velivolo a equipaggio plurimo che consenta al titolare di tale abilitazione di agire come copilota di rinforzo in crociera al di sopra del livello di volo FL 200, a condizione che due altri membri dell'equipaggio siano titolari di un'abilitazione per tipo conformemente alla lettera d).

▼B

- f) Abilitazioni per tipo addizionali per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio plurimo o singolo. Il richiedente abilitazioni per tipo addizionali per velivoli ad equipaggio plurimo e di abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo deve essere titolare di una IR(A).
- g) Qualora sia specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, l'esercizio dei privilegi di un'abilitazione per tipo può essere inizialmente limitato ai voli sotto la supervisione di un istruttore. Le ore di volo sotto supervisione devono essere riportate nel registro del pilota o in un documento equivalente e devono essere firmate dall'istruttore. La limitazione può essere rimossa quando il pilota dimostri di aver completato le ore di volo sotto supervisione richieste dai dati di idoneità operativa.

FCL.725.A Conoscenza teorica e istruzione di volo per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo — velivoli

Salvo se altrimenti specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21:

- a) Velivoli plurimotore a equipaggio singolo.
 - 1) Il corso di istruzione teorica relativo all'abilitazione per classe per plurimotore a equipaggio singolo deve includere almeno 7 ore di istruzione in operazioni con velivolo plurimotore.
 - 2) Il corso di addestramento in volo relativo all'abilitazione per classe o per tipo per plurimotore a equipaggio singolo deve includere almeno 2 ore e 30 minuti di istruzione di volo a doppio comando in condizioni normali di operazioni con velivolo plurimotore e non meno di 3 ore e 30 minuti di istruzione di volo a doppio comando in procedure di avaria motore e tecniche di volo asimmetriche.
- b) Velivoli ad equipaggio singolo — mare. Il corso di addestramento relativo all'abilitazione sui velivoli a equipaggio singolo-mare deve includere istruzione teorica e di volo. L'addestramento in volo relativo all'abilitazione per classe o per tipo per velivoli a equipaggio singolo — mare deve includere almeno 8 ore di istruzione di volo a doppio comando se il richiedente possiede la versione terrestre della corrispondente abilitazione per classe o per tipo, o 10 ore se il richiedente non possiede tale abilitazione.

FCL.730.A Requisiti specifici per piloti impegnati in corsi per l'abilitazione per tipo a zero ore di volo (ZFTT) — velivoli

- a) Un pilota impegnato in un corso di istruzione a zero ore di volo (ZFTT) deve aver completato almeno le ore di volo specificate di seguito, su un velivolo a turbogetto a equipaggio plurimo certificato secondo gli standard CS-25 o un codice di aeronavigabilità equivalente, oppure su un velivolo a turboelica ad equipaggio plurimo avente massa massima al decollo certificata non inferiore alle 10 tonnellate o una configurazione massima approvata di posti passeggeri superiore a 19:
 - 1) se durante il corso viene utilizzato un FFS qualificato al livello GC, C o C intermedio, 1 500 ore di volo o 250 tratte;
 - 2) se durante il corso viene utilizzato un FFS qualificato al livello DG o D, 500 ore di volo o 100 tratte.
- b) qualora un pilota voglia cambiare da un velivolo a turboelica a uno a turbogetto o da un velivolo a turbogetto a uno a turboelica, è richiesto un addestramento al simulatore aggiuntivo.

▼B**FCL.735.A Corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo - velivoli**

a) Il corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) deve includere almeno:

- 1) 25 ore di istruzione teorica ed esercizi; e
- 2) 20 ore di addestramento pratico per la MCC, o 15 nel caso di allievi pilota che seguano un corso integrato ATP.

Vengono utilizzati un FNPT II per la MCC oppure un FFS. Qualora l'addestramento per la MCC sia in combinazione con l'addestramento iniziale relativo all'abilitazione per tipo, l'addestramento pratico della MCC può essere ridotto a non meno di 10 ore se lo stesso FFS viene utilizzato sia per la MCC che per l'addestramento all'abilitazione per tipo.

- b) Il corso di addestramento MCC deve essere completato presso un'ATO entro 6 mesi.
- c) Se il corso MCC è in combinazione con un corso per l'abilitazione per tipo, al termine del corso di addestramento MCC al richiedente viene rilasciato un certificato di completamento.
- d) Il richiedente che abbia completato un addestramento MCC per un'altra categoria di aeromobili viene esentato dal requisito di cui alla lettera a), punto 1.

FCL.740.A Rinnovo delle abilitazioni per classe e per tipo — velivoli

a) Rinnovo delle abilitazioni per classe plurimotore e abilitazioni per tipo. Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per classe plurimotore e abilitazioni per tipo, il richiedente deve:

- 1) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per la classe o tipo di velivolo pertinente o un FSTD che rappresenti quella classe o tipo, entro un periodo di 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione; e
- 2) completare, durante il periodo di validità dell'abilitazione, almeno:
 - i) 10 tratte come pilota della corrispondente classe o tipo di velivolo; o
 - ii) 1 tratta come pilota della corrispondente classe o tipo di velivolo o in un FFS, eseguita con un esaminatore. Questa tratta può essere eseguita durante i controlli di professionalità.
- 3) Un pilota che lavori per un operatore di trasporto aereo commerciale approvato in conformità ai requisiti per le operazioni di volo applicabili e che abbia superato i controlli di professionalità dell'operatore in combinazione con i controlli di professionalità per il rinnovo dell'abilitazione per classe o per tipo è non è tenuto a soddisfare il requisito di cui al punto 2.

▼M3

- 4) Il rinnovo di un'abilitazione al volo strumentale in rotta (EIR) o di un'IR(A), se del caso, può essere svolto in combinazione con i controlli di professionalità per il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo.

▼M4

b) Rinnovo delle abilitazioni per classe monomotore a equipaggio singolo

- 1) Abilitazioni per classe su velivoli monomotore a pistoni e abilitazioni su TMG. Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per classe su velivoli monomotore a pistoni a equipaggio singolo o abilitazioni per classe su TMG, il richiedente deve:
 - i) entro i 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione, superare i controlli di professionalità con un esaminatore, nella classe pertinente conformemente all'appendice 9 di questa parte; oppure

▼M4

- ii) entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione, completare 12 ore di volo nella classe pertinente, che includano:
 - 6 ore come pilota in comando,
 - 12 decolli e atterraggi, e
 - un corso di aggiornamento di almeno 1 ora di volo con un istruttore di volo (FI) o un istruttore di abilitazione per classe (CRI). I richiedenti sono esenti da questo corso di aggiornamento se hanno superato i controlli di professionalità relativi all'abilitazione per classe o per tipo, il test di abilitazione o la valutazione di competenza in qualsiasi altra classe o tipo di velivolo.
- 2) Qualora il richiedente sia titolare sia di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini terrestri sia di una abilitazione su TMG, può completare i requisiti di cui al punto 1) in ciascuna classe o in una loro combinazione per rinnovare entrambe le abilitazioni.
- 3) Velivoli monomotore a turboelica a equipaggio singolo. Ai fini del rinnovo di abilitazioni per classe su velivoli monomotore a turboelica, i richiedenti devono superare controlli di professionalità con un esaminatore sulla classe pertinente in conformità all'appendice 9 di questa parte, entro i 3 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione.
- 4) Qualora il richiedente sia titolare sia di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini terrestri e di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini marittimo può completare i requisiti di cui al punto 1) ii) in ciascuna classe o in una loro combinazione per soddisfare i requisiti di entrambe le abilitazioni. In ciascuna classe devono essere stati completati almeno 1 ora del tempo di pilota in comando richiesto e 6 dei 12 decolli e atterraggi richiesti.

▼B

- c) I richiedenti che non raggiungano la sufficienza in tutte le sezioni dei controlli di professionalità prima della scadenza dell'abilitazione per classe o per tipo non possono esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando non abbiano superato i controlli di professionalità.

SEZIONE 3***Requisiti specifici per la categoria elicotteri*****FCL.720.H Requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per tipo — elicotteri**

Salvo altrimenti specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, un richiedente che chieda il primo rilascio di un'abilitazione per tipo su elicotteri deve soddisfare i seguenti requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione:

- a) Elicotteri a equipaggio plurimo. Il richiedente che chieda per la prima volta un corso per un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo deve:
 - 1) aver effettuato almeno 70 ore di volo come pilota in comando su elicotteri;
 - 2) ad eccezione del caso in cui il corso per l'abilitazione per tipo sia in combinazione con un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC):
 - i) essere titolare di un certificato attestante che ha superato con successo un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su elicotteri; o
 - ii) avere almeno 500 ore come pilota su velivoli a equipaggio plurimo; o
 - iii) avere almeno 500 ore come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri plurimotore;
 - 3) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(H).
- b) Il richiedente che chieda per la prima volta di seguire un corso relativo all'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo che abbia superato un corso integrato ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR o CPL(H) e che non soddisfi i requisiti di cui alla lettera a), punto 1), riceve l'abilitazione per tipo con privilegi limitati al solo esercizio delle funzioni di copilota. Questa limitazione viene rimossa quando il pilota abbia:
 - 1) completato 70 ore come pilota di elicotteri in comando o pilota in comando sotto supervisione;
 - 2) superato il test di abilitazione a equipaggio plurimo come pilota in comando sul tipo di elicottero pertinente.

▼B

c) Elicotteri plurimotore a equipaggio singolo. Il richiedente che chieda per la prima volta il rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri plurimotore a equipaggio singolo deve:

1) prima di cominciare l'addestramento di volo:

- i) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(H); o
- ii) essere titolare di un certificato attestante il completamento di un corso preliminare condotto presso un'ATO. Il corso deve includere le seguenti materie del corso teorico della licenza ATPL(H):
 - conoscenza generale dell'aeromobile; cellula/sistemi/impianti moto-propulsori e strumenti/elettronica,
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo: massa e bilanciamento, prestazioni;

2) nel caso di richiedenti che non abbiano completato un corso di addestramento integrato ATP(H)/IR, ATP(H) o CPL(H)/IR, aver completato almeno 70 ore come pilota in comando su elicotteri.

FCL.735.H Corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo -elicotteri

a) Il corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) deve includere almeno:

1) per la MCC/IR:

- i) 25 ore di istruzione teorica ed esercizi, e
- ii) 20 ore di addestramento pratico per la MCC o 15 nel caso di allievi pilota che seguano un corso integrato ATP(H)/IR. Qualora l'addestramento per la MCC sia in combinazione con l'addestramento iniziale per l'abilitazione per tipo per un elicottero ad equipaggio plurimo, l'addestramento pratico della MCC può essere ridotto a non meno di 10 ore se lo stesso FSTD viene utilizzato sia per la MCC che per l'abilitazione per tipo;

2) per la MCC/VFR:

- i) 25 ore di istruzione teorica ed esercizi, e
- ii) 15 ore di addestramento pratico per la MCC o 10 ore nel caso di allievi pilota che seguano un corso integrato ATP(H)/IR. Qualora l'addestramento per la MCC sia in combinazione con l'addestramento iniziale relativo all'abilitazione per tipo per un elicottero a equipaggio plurimo, l'addestramento pratico della MCC può essere ridotto a non meno di 7 ore se lo stesso FSTD viene utilizzato sia per la MCC che per l'abilitazione per tipo.

b) Il corso di addestramento MCC deve essere completato presso un'ATO entro 6 mesi.

Deve essere utilizzato un FNPT II o III qualificato per la MCC, un FTD 2/3 o un FFS.

c) Salvo quando il corso MCC è in combinazione con un corso per l'abilitazione per tipo a equipaggio plurimo, al termine del corso di addestramento MCC al richiedente viene rilasciato un certificato di completamento.

d) Il richiedente che abbia completato un addestramento MCC per un'altra categoria di aeromobili viene esentato dal requisito di cui alla lettera a), punto 1.i) o punto 2.i), dove applicabile.

e) Il richiedente l'addestramento MCC/IR che abbia completato un addestramento MCC/VFR viene esentato dal requisito di cui alla lettera a), punto 1.i), e deve completare 5 ore di addestramento pratico MCC/IR.

▼B**FCL.740.H Rinnovo delle abilitazioni per tipo — elicotteri**

a) Rinnovo. Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per tipo per elicotteri, il richiedente deve:

- 1) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte sul corrispondente tipo di elicotteri o su un FSTD che rappresenti quel tipo, entro un periodo di 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione; e
- 2) completare almeno 2 ore come pilota del corrispondente tipo di elicotteri entro il periodo di validità dell'abilitazione. La durata dei controlli di professionalità può essere considerata ai fini delle 2 ore.
- 3) Qualora i richiedenti possiedano più di un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore a pistoni, possono rinnovare tutte le pertinenti abilitazioni per tipo se completano i controlli di professionalità in uno dei tipi soltanto, sempre che abbiano completato almeno 2 ore di volo come pilota in comando sugli altri tipi durante il periodo di validità.

I controlli di professionalità vengono eseguiti ogni volta su un tipo differente.

- 4) Qualora i richiedenti possiedano più di un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore a turbina con una massa massima certificata al decollo fino a 3 175 kg, possono ottenere il rinnovo di tutte le pertinenti abilitazioni per tipo completando i controlli di professionalità in uno dei tipi soltanto, sempre che abbiano completato:

- i) 300 ore come pilota in comando su elicotteri;
- ii) 15 ore su ognuno dei tipi; e
- iii) almeno 2 ore di volo come pilota in comando su ognuno degli altri tipi durante il periodo di validità.

I controlli di professionalità vengono eseguiti ogni volta su un tipo differente.

- 5) Un pilota che completi con successo un test di abilitazione per il rilascio di un'abilitazione per tipo aggiuntiva, può ottenere il rinnovo delle pertinenti abilitazioni per tipo nei gruppi in comune, conformemente ai punti 3 e 4.
 - 6) Il rinnovo di una IR(H), se del caso, può essere svolto in combinazione con i controlli di professionalità per un'abilitazione per tipo.
- b) Il richiedente che non raggiunga la sufficienza in tutte le sezioni dei controlli di professionalità prima della scadenza dell'abilitazione per tipo non può esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando non abbia superato i controlli di professionalità. Nel caso della lettera a), punti 3 e 4, il richiedente non può esercitare i suoi privilegi in nessuno dei tipi.

SEZIONE 4***Requisiti specifici per la categoria convertiplani*****FCL.720.PL Requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per tipo - convertiplani**

Salvo altrimenti specificato dai dati di idoneità operativa di cui alla parte 21, un richiedente che chieda il primo rilascio di un'abilitazione per tipo su convertiplani deve soddisfare i seguenti requisiti e prerequisiti in materia di esperienza:

- a) per piloti di velivoli:

▼B

- 1) essere titolare di una CPL/IR(A) con conoscenza teorica ATPL o una ATPL(A);
 - 2) essere titolare di un certificato attestante il completamento di un corso MCC;
 - 3) aver completato più di 100 ore come pilota su velivoli a equipaggio plurimo;
 - 4) aver completato 40 ore di istruzione di volo su elicotteri;
- b) per piloti di elicotteri:
- 1) essere titolare di una CPL/IR(H) con conoscenza teorica ATPL o una ATPL(H);
 - 2) essere titolare di un certificato attestante il completamento di un corso MCC;
 - 3) aver completato più di 100 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo;
 - 4) aver completato 40 ore di istruzione di volo su velivoli;
- c) per piloti qualificati sia su velivoli che su elicotteri:
- 1) essere almeno titolare di una CPL(H);
 - 2) possedere la conoscenza teorica per l'IR o per l'ATPL o una ATPL su velivoli o elicotteri;
 - 3) essere titolare di un certificato attestante il completamento di un corso MCC su elicotteri o velivoli;
 - 4) aver completato almeno 100 ore come pilota su elicotteri o velivoli a equipaggio plurimo;
 - 5) aver completato 40 ore di istruzione di volo su velivoli o elicotteri, ove applicabile, qualora il pilota non abbia esperienza come ATPL o su aeromobili a equipaggio plurimo.

FCL.725.PL Istruzione di volo per il rilascio delle abilitazioni per tipo — convertiplani

L'istruzione di volo del corso di addestramento per l'abilitazione per tipo su convertiplani deve essere completata sia su un aeromobile che su un FSTD che rappresenti l'aeromobile e che sia adeguatamente qualificato a questi fini.

FCL.740.PL Rinnovo delle abilitazioni per tipo — convertiplani

- a) Rinnovo. Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per tipo per convertiplani, il richiedente deve:
- 1) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per il tipo di convertiplani pertinente entro un periodo di 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione;
 - 2) completare, durante il periodo di validità dell'abilitazione, almeno:
 - i) 10 tratte come pilota del corrispondente tipo di convertiplano; o
 - ii) 1 tratta come pilota del corrispondente tipo di convertiplano o in un FFS, eseguita con un esaminatore. Questa tratta può essere eseguita durante i controlli di professionalità.
 - 3) Un pilota che lavori per un operatore di trasporto aereo commerciale approvato in conformità ai requisiti per le operazioni di volo applicabili e che abbia superato i controlli di professionalità dell'operatore in combinazione con i controlli di professionalità per il rinnovo dell'abilitazione per tipo non è tenuto a soddisfare il requisito di cui al punto 2.

▼B

- b) Il richiedente che non raggiunga la sufficienza in tutte le sezioni dei controlli di professionalità prima della scadenza dell'abilitazione per tipo non può esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando non abbia superato i controlli di professionalità.

SEZIONE 5***Requisiti specifici per la categoria dirigibili*****FCL.720.As Prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per tipo — dirigibili**

Salvo altrimenti specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, un richiedente che chieda il primo rilascio di un'abilitazione per tipo su dirigibile deve soddisfare i seguenti requisiti e prerequisiti in materia di esperienza:

- a) per dirigibili a equipaggio plurimo:
- 1) aver completato 70 ore di volo come pilota in comando su dirigibili;
 - 2) essere titolare di un certificato attestante che ha superato in modo soddisfacente la MCC su dirigibili.
 - 3) Qualora un richiedente non soddisfi il requisito di cui al punto 2, la sua abilitazione per tipo viene rilasciata con privilegi limitati al solo esercizio delle funzioni di copilota. La limitazione viene rimossa quando il pilota ha completato 100 ore di volo come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione su dirigibili.

FCL.735.As Corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo — dirigibili**▼M3**

- a) Il corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) deve includere almeno:
- 1) 12 ore di istruzione teorica ed esercizi; e
 - 2) 5 ore di addestramento pratico MCC;
- devono essere utilizzati un FNPT II o III qualificato per la MCC, un FTD 2/3 o un FFS.

▼B

- b) Il corso di addestramento MCC deve essere completato presso un'ATO entro 6 mesi.
- c) Salvo quando il corso MCC è in combinazione con un corso per l'abilitazione per tipo a equipaggio plurimo, al termine del corso di addestramento MCC al richiedente viene rilasciato un certificato di completamento.
- d) Il richiedente che abbia completato un addestramento MCC per un'altra categoria di aeromobili viene esentato dal requisito di cui alla lettera a).

FCL.740.As Rinnovo delle abilitazioni per tipo — dirigibili

- a) Rinnovo. Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per tipo per dirigibili, il richiedente deve:
- 1) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per il corrispondente tipo di dirigibili entro un periodo di 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione; e
 - 2) completare almeno 2 ore come pilota del corrispondente tipo di dirigibili entro il periodo di validità dell'abilitazione. La durata dei controlli di professionalità può essere considerata ai fini delle 2 ore.
 - 3) Il rinnovo di una IR(As), se del caso, può essere svolto in combinazione con i controlli di professionalità per il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo.
- b) Il richiedente che non raggiunga la sufficienza in tutte le sezioni dei controlli di professionalità prima della scadenza dell'abilitazione per tipo non può esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando non abbia superato i controlli di professionalità.



SOTTOPARTE I

ABILITAZIONI ADDIZIONALI**FCL.800 Abilitazione al volo acrobatico**

- a) I titolari di una licenza di pilota per velivoli, TMG o alianti possono effettuare voli acrobatici soltanto quando possiedono la corrispondente abilitazione.
- b) I richiedenti un'abilitazione al volo acrobatico devono aver completato:
 - 1) almeno 40 ore di volo o, nel caso di alianti, 120 lanci come pilota in comando sulla categoria di aeromobili pertinente, a seguito del rilascio della licenza;
 - 2) un corso di addestramento presso un'ATO, comprendente:
 - i) istruzione teorica appropriata per l'abilitazione;
 - ii) almeno 5 ore o 20 voli di istruzione al volo acrobatico sulla categoria di aeromobili appropriata.
- c) I privilegi dell'abilitazione al volo acrobatico sono limitati alla categoria di aeromobili nella quale è stata completata l'istruzione di volo. I privilegi sono estesi a un'altra categoria di aeromobili se il pilota possiede una licenza per quella categoria di aeromobili e ha completato con successo almeno 3 voli di addestramento a doppio comando che coprano tutto il programma di volo acrobatico per quella categoria di aeromobili.

FCL.805 Abilitazione al traino di alianti e al traino di striscioni pubblicitari

- a) I titolari di una licenza di pilota con privilegi per operare velivoli o TMG possono trainare alianti o striscioni pubblicitari soltanto quando possiedono la corrispondente abilitazione al traino di alianti o di striscioni pubblicitari.
- b) I richiedenti un'abilitazione al traino di alianti devono aver completato:
 - 1) almeno 30 ore di volo come pilota in comando e 60 decolli e atterraggi con velivoli, se l'attività deve essere svolta con velivoli, o con TMG, se l'attività deve essere svolta con TMG, successivamente al rilascio della licenza;
 - 2) un corso di addestramento presso un'ATO, comprendente:
 - i) istruzione teorica sulle operazioni e procedure di traino;
 - ii) almeno 10 voli di addestramento al traino di alianti, che includano almeno 5 voli di addestramento a doppio comando; e
 - iii) con l'eccezione dei titolari di LAPL(S) o SPL, 5 voli di familiarizzazione in un aliante lanciato da un aeromobile.
- c) I richiedenti un'abilitazione al traino di striscioni pubblicitari devono aver completato:
 - 1) almeno 100 ore di volo e 200 decolli e atterraggi come pilota in comando su velivoli o TMG, successivamente al rilascio della licenza. Almeno 30 di queste ore devono essere eseguite su velivoli, se l'attività deve essere svolta con velivoli, o con TMG, se l'attività deve essere svolta con TMG;
 - 2) un corso di addestramento presso un'ATO, comprendente:
 - i) istruzione teorica sulle operazioni e procedure di traino;
 - ii) almeno 10 voli di addestramento al traino di striscioni pubblicitari, di cui almeno 5 voli di addestramento a doppio comando.

▼B

- d) I privilegi delle abilitazioni al traino di alianti e striscioni pubblicitari sono limitati ai velivoli o ai TMG, a seconda di quale aeromobile sia stato utilizzato per completare l'addestramento in volo. I privilegi sono estesi se il pilota possiede una licenza per velivoli o TMG e ha completato con successo almeno 3 voli di addestramento a doppio comando che coprano tutto il programma di addestramento al traino su uno o l'altro degli aeromobili, a seconda dei casi.
- e) Al fine di esercitare i privilegi delle abilitazioni al traino di alianti o striscioni pubblicitari, il titolare di un'abilitazione deve aver completato un minimo di 5 traini durante gli ultimi 24 mesi.
- f) Se il pilota non soddisfa il requisito di cui alla lettera e), prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della sua licenza deve completare i traini mancanti con o sotto la supervisione di un istruttore.

FCL.810 Abilitazione al volo notturno

- a) Velivoli, TMG e dirigibili.

▼M3

- 1) Se i privilegi di una LAPL, SPL o PPL per velivoli, TMG o dirigibili sono esercitati in condizioni VFR notturne, i richiedenti devono aver completato un corso di addestramento presso un'ATO. Il corso deve includere:

▼B

- i) istruzione teorica;

▼M3

- ii) almeno 5 ore di volo notturno nella categoria di aeromobili appropriata, di cui almeno 3 di istruzione a doppio comando e almeno 1 ora di navigazione con almeno 1 volo di navigazione a doppio comando di almeno 50 km (27 NM) e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista.

▼B

- 2) Prima del completamento del corso di volo notturno, i titolari di una LAPL devono aver completato l'addestramento al volo strumentale di base richiesto per il rilascio della PPL.
 - 3) Qualora il richiedente sia titolare sia di un'abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini (terrestre) sia di un'abilitazione per classe su TMG, può completare i requisiti di cui al punto 1 in una o in entrambe le classi.
- b) Elicotteri. Qualora i privilegi di una PPL per elicotteri siano esercitati in condizioni VFR notturne, il richiedente deve:
 - 1) aver completato almeno 100 ore di volo come pilota su elicotteri successivamente al rilascio della licenza, comprendenti almeno 60 ore come pilota in comando su elicotteri e 20 ore di volo di navigazione;
 - 2) aver completato entro un periodo di 6 mesi un corso di addestramento presso un'ATO comprendente:
 - i) 5 ore di istruzione teorica;
 - ii) 10 ore di addestramento strumentale a doppio comando su elicotteri; e
 - iii) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo e un atterraggio.
 - 3) Il richiedente che sia o sia stato titolare di una IR in un velivolo o TMG ottiene un credito di 5 ore di volo per soddisfare i requisiti di cui al precedente punto 2.ii).
 - c) Palloni liberi. Se i privilegi di una LAPL per palloni liberi o di una BPL sono esercitati in condizioni VFR notturne, i richiedenti devono completare almeno 2 voli notturni di addestramento di almeno 1 ora ciascuno.

▼B**FCL.815 Abilitazione al volo in montagna**

- a) Privilegi. I privilegi del titolare di un'abilitazione al volo in montagna consistono nell'effettuare voli con velivoli o TMG verso/da superfici designate come superfici che richiedono tale abilitazione dalle autorità competenti designate dagli Stati membri.

L'abilitazione iniziale al volo in montagna può essere ottenuta su:

- 1) ruote, per la concessione del privilegio di effettuare voli verso/da tali superfici quando non sono ricoperte da neve; o
 - 2) sci, per la concessione del privilegio di effettuare voli verso/da tali superfici quando sono ricoperte da neve;
 - 3) i privilegi dell'abilitazione iniziale possono essere estesi ai privilegi di utilizzare velivoli muniti di ruote o sci se il pilota effettua un apposito corso di familiarizzazione aggiuntivo comprendente istruzione teorica e addestramento in volo con un istruttore di volo per il volo in montagna.
- b) Corso di addestramento. I richiedenti un'abilitazione al volo in montagna devono aver completato, entro un periodo di 24 mesi, un corso di istruzione teorica e addestramento in volo presso un'ATO. I contenuti del corso devono essere appropriati ai privilegi richiesti.
- c) Test di abilitazione. Successivamente al completamento dell'addestramento il richiedente deve superare con un esaminatore di volo (FE) qualificato un test di abilitazione, comprendente:
- 1) un esame orale di conoscenza teorica;
 - 2) 6 atterraggi su almeno 2 superfici diverse designate come superfici che richiedono un'abilitazione al volo in montagna e diverse dalla superficie di decollo.
- d) Validità. Un'abilitazione al volo in montagna è valida per un periodo di 24 mesi.
- e) Rinnovo. Ai fini del rinnovo di un'abilitazione al volo in montagna, il richiedente deve:
- 1) aver completato almeno 6 atterraggi in montagna nei 24 mesi precedenti; o
 - 2) superare controlli di professionalità conformi ai requisiti di cui alla lettera c).
- f) Ripristino. In caso di abilitazione scaduta, il richiedente deve soddisfare i requisiti di cui alla lettera e), punto 2.

FCL.820 Abilitazione alle prove in volo

- a) I titolari di una licenza di pilota per velivoli o elicotteri possono operare come piloti in comando per prove in volo di categoria 1 o 2, come definito nella parte 21, soltanto quando possiedono un'abilitazione alle prove in volo.
- b) L'obbligo di essere titolare di un'abilitazione alle prove in volo stabilito alla lettera a) si applica soltanto alle prove in volo condotte su:
- 1) elicotteri, certificati o da certificare secondo gli standard CS-27 o CS-29 o codici di aeronavigabilità equivalenti; o
 - 2) velivoli, certificati o da certificare secondo:
 - i) gli standard CS-25 o codici di aeronavigabilità equivalenti; o
 - ii) gli standard CS-23 o codici di aeronavigabilità equivalenti, con l'eccezione dei velivoli con una massa massima al decollo inferiore a 2 000 kg.

▼B

- c) I privilegi del titolare di un'abilitazione alle prove in volo, nella categoria di aeromobili appropriata, consistono:
- 1) per quanto concerne l'abilitazione alle prove in volo di categoria 1, nel condurre tutte le categorie di prove in volo, come definite nella parte 21, come pilota in comando o copilota;
 - 2) per quanto concerne l'abilitazione alle prove in volo di categoria 2:
 - i) nel condurre le prove in volo di categoria 1, come definite nella parte 21:
 - come copilota, o
 - come pilota in comando, nel caso di velivoli di cui alla lettera b), punto 2.ii), con l'eccezione di quelli appartenenti alla categoria «per trasporti aerei regionali» (commuter) o aventi una velocità di progetto in picchiata superiore a 0,6 Mach o un ceiling massimo al di sopra dei 25 000 piedi;
 - ii) nel condurre tutte le altre categorie delle prove in volo, come definito nella parte 21, come pilota in comando o copilota;
 - 3) inoltre, sia per le abilitazioni alle prove in volo di categoria 1 sia per quelle di categoria 2, nel condurre voli specificatamente correlati all'attività delle imprese di progettazione e di produzione, nell'ambito dei loro privilegi, quando non possano essere soddisfatti i requisiti della sottoparte H.
- d) I richiedenti che chiedono per la prima volta il rilascio dell'abilitazione alle prove in volo devono:
- 1) essere almeno titolari di una CPL e una IR nella categoria di aeromobili appropriata;
 - 2) aver completato almeno 1 000 ore di volo nella categoria di aeromobili appropriata, di cui almeno 400 come pilota in comando;
 - 3) aver completato presso un'ATO un corso di addestramento adeguato in termini di aeromobile e categoria dei voli. L'addestramento deve includere quantomeno le seguenti materie:
 - prestazioni,
 - stabilità e controllo/caratteristiche di manovra,
 - sistemi,
 - gestione dei test,
 - rischio/gestione della sicurezza.
- e) I privilegi dei titolari di un'abilitazione alle prove in volo possono essere estesi a un'altra categoria di prove in volo e a un'altra categoria di aeromobili se i titolari completano un corso aggiuntivo di addestramento presso un'ATO.

▼M3**FCL.825 Abilitazione al volo strumentale in rotta (EIR)**

- a) Privilegi e condizioni
- 1) I privilegi del titolare di un'abilitazione al volo strumentale in rotta (EIR) consistono nel condurre voli diurni in IFR nella fase di rotta (en route) del volo, con un velivolo per il quale possiede un'abilitazione per classe o per tipo. I privilegi possono essere estesi per condurre voli notturni in IFR nella fase di rotta del volo se il pilota possiede un'abilitazione al volo notturno conformemente alla norma FCL.810.
 - 2) Il titolare di un'EIR può soltanto iniziare o continuare un volo sul quale intende esercitare i privilegi della propria abilitazione se le ultime informazioni meteorologiche disponibili indicano che:
 - i) le condizioni meteorologiche alla partenza sono tali da permettere di condurre il segmento del volo dal decollo a una transizione pianificata da VFR a IFR conformemente alle regole VFR; e

▼ **M3**

- ii) all'orario stimato di arrivo all'aeroporto di destinazione previsto, le condizioni meteorologiche saranno tali da permettere di condurre il segmento del volo da una transizione da IFR a VFR fino all'atterraggio conformemente alle regole VFR.
- b) Prerequisiti. I richiedenti di un'EIR devono essere almeno titolari di una PPL(A) e aver completato almeno 20 ore di volo di navigazione come pilota in comando su velivoli.
- c) Corso di addestramento. I richiedenti di un'EIR devono aver completato in un periodo di 36 mesi presso un'ATO:
 - 1) almeno 80 ore di istruzione teorica conformemente alla norma FCL.615; e
 - 2) istruzione di volo strumentale, durante la quale:
 - i) l'addestramento di volo per un'EIR monomotore deve includere almeno 15 ore di volo strumentale in addestramento; e
 - ii) l'addestramento di volo per un'EIR plurimotore deve includere almeno 16 ore di volo strumentale in addestramento, delle quali almeno 4 ore devono essere su velivoli plurimotore.
- d) Conoscenze teoriche. Prima di sostenere il test di abilitazione, il richiedente deve dimostrare un livello di conoscenze teoriche adeguato ai privilegi concessi nelle materie di cui alla norma FCL.615, lettera b).
- e) Test di abilitazione. Dopo aver completato l'addestramento, il richiedente deve superare un test di abilitazione in un velivolo con un'IRE. Per una EIR plurimotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto in un velivolo plurimotore. Per un'EIR monomotore, il test deve essere sostenuto in un velivolo monomotore.
- f) In deroga alle lettere c) e d), il titolare di una EIR monomotore titolare anche di un'abilitazione plurimotore per classe o per tipo che desideri ottenere una EIR plurimotore per la prima volta, deve completare un corso presso un'ATO che includa almeno 2 ore di volo strumentale in addestramento nella fase di rotta del volo su velivoli plurimotore e deve superare il test di abilitazione di cui alla lettera e).
- g) Validità, rinnovo e ripristino.
 - 1) Un'EIR ha validità di 1 anno.
 - 2) I richiedenti il rinnovo di un'EIR devono:
 - i) superare i controlli di professionalità in un velivolo entro un periodo di 3 mesi immediatamente precedente la data di scadenza dell'abilitazione; o
 - ii) entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione, completare 6 ore come pilota in comando in IFR e un volo di addestramento di almeno 1 ora con un istruttore titolare dei privilegi per fornire addestramento per l'IR(A) o l'EIR.
 - 3) Per ciascun rinnovo successivo alternato, il titolare di un'EIR deve superare i controlli di professionalità conformemente alla lettera g), paragrafo 2, punto i).
 - 4) Se un'EIR è scaduta, ai fini del ripristino dei privilegi i richiedenti devono:
 - i) completare corsi di aggiornamento impartiti da un istruttore titolare dei privilegi per fornire addestramento per l'IR(A) o EIR al fine acquisire il livello di professionalità richiesto; e
 - ii) completare i controlli di professionalità.
 - 5) Se l'EIR non viene rinnovata o ripristinata entro 7 anni dall'ultima data di validità, il titolare deve anche sottoporsi nuovamente agli esami teorici EIR conformemente alla norma FCL.615, lettera b).

▼ M4

- 6) Per un EIR plurimotore i controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino e il volo di addestramento richiesti alla lettera g), paragrafo 2, punto ii), devono essere effettuati in un velivolo plurimotore. Se il pilota è titolare anche di una EIR monomotore, tali controlli di professionalità consentiranno anche il rinnovo o il ripristino dell'EIR monomotore. Il volo di addestramento effettuato in un velivolo plurimotore soddisfa anche il requisito di volo di addestramento per l'abilitazione EIR monomotore.

▼ M3

- h) Se il richiedente una EIR ha completato le ore di volo strumentali in addestramento con un IRI(A) o un FI(A) titolare del privilegio di fornire addestramento per la IR o EIR, queste ore di volo possono essere accreditate in relazione alle ore di volo richieste alla lettera c), paragrafo 2, punti i) e ii), fino a un massimo rispettivamente di 5 o 6 ore. Le 4 ore di addestramento al volo strumentale in velivoli plurimotore di cui alla lettera c), paragrafo 2, punto ii), non sono soggette a questo credito.

- 1) Al fine di determinare il numero di ore da accreditare e per stabilire i requisiti per l'addestramento, il richiedente deve completare una valutazione iniziale presso l'ATO.

- 2) Il completamento dell'addestramento al volo strumentale fornito da un IRI(A) o FI(A) deve essere provato in una specifica documentazione riguardante l'addestramento che deve essere firmata dall'istruttore.

- i) I richiedenti l'abilitazione EIR titolari di una PPL o CPL (parte FCL) e di una valida IR(A) rilasciata da un paese terzo conformemente ai requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago possono ricevere un accredito completo ai fini dei requisiti del corso di addestramento indicati alla lettera c). Ai fini del rilascio dell'EIR, il richiedente deve:

- 1) completare con successo il test di abilitazione per l'EIR;
- 2) in deroga alla lettera d), dimostrare all'esaminatore durante il test di abilitazione di avere acquisito un livello adeguato di conoscenza teorica in materia di regolamentazione aeronautica, meteorologia e pianificazione del volo e prestazioni in volo (IR);
- 3) avere un'esperienza minima di almeno 25 ore di volo in IFR come pilota in comando su velivoli.

FCL.830 Abilitazione al cloud flying con alianti

- a) I titolari di una licenza di pilota con privilegi per operare alianti possono operare un aliante o un aliante a motore, con l'esclusione di TMG, nelle nubi soltanto se sono titolari di un'abilitazione al cloud flying con alianti.

- b) I richiedenti un'abilitazione al cloud flying con alianti devono aver completato almeno:

- 1) 30 ore come pilota in comando su alianti o alianti a motore a seguito del rilascio della licenza;
- 2) un corso di addestramento presso un'ATO, comprendente:

▼M3

- i) istruzione teorica; e
- ii) almeno 2 ore di addestramento in volo a doppio comando su alianti o alianti a motore, con il controllo dell'aliante esclusivamente a mezzo degli strumenti, delle quali non più di 1 ora può essere effettuata su TMG; e
- 3) un test di abilitazione con un esaminatore di volo (FE) qualificato a tal fine.
- c) I titolari di una EIR o una IR(A) possono ricevere crediti ai fini del requisito della lettera b), paragrafo 2), punto i). In deroga alla lettera b), paragrafo 2, punto ii), deve essere effettuata almeno 1 ora di addestramento a doppio comando su un aliante o aliante a motore, con l'esclusione di TMG, con il controllo dell'aliante esclusivamente a mezzo degli strumenti.
- d) I titolari di un'abilitazione al cloud flying possono esercitare i propri privilegi soltanto se hanno completato negli ultimi 24 mesi almeno 1 ora di volo, o 5 voli come pilota in comando esercitando i privilegi dell'abilitazione al cloud flying, su alianti o alianti a motore, con l'esclusione di TMG.
- e) I titolari di un'abilitazione al cloud flying che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera d) devono, prima di poter riprendere a esercitare i loro privilegi:
 - 1) sottoporsi a controlli di professionalità con un esaminatore di volo (FE) qualificato a tal fine; o
 - 2) completare il tempo di volo aggiuntivo o i voli richiesti alla lettera d) con un istruttore qualificato.
- f) I titolari di una valida EIR o una IR(A) vengono accreditati integralmente ai fini dei requisiti della lettera d).

▼B**SOTTOPARTE J*****ISTRUTTORI******SEZIONE 1******Requisiti comuni*****FCL.900 Certificati di istruttore**

- a) Generalità. Una persona può esercitare:
 - 1) istruzione di volo in un aeromobile soltanto quando possiede:
 - i) una licenza di pilota rilasciata o accettata conformemente al presente regolamento;
 - ii) un certificato di istruttore adeguato all'addestramento impartito, rilasciato conformemente alla presente sottoparte;
 - 2) istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo o addestramento MCC quando possiede un certificato di istruttore adeguato all'addestramento impartito, rilasciato conformemente alla presente sottoparte.

▼B

b) Condizioni speciali:

- 1) nel caso dell'introduzione di nuovi aeromobili negli Stati membri o nella flotta di un operatore, ove il soddisfacimento dei requisiti stabiliti nella presente sottoparte non sia possibile, l'autorità competente può rilasciare un certificato specifico che attribuisce i privilegi per l'istruzione di volo. Tale certificato è limitato ai voli di addestramento necessari ai fini dell'introduzione del nuovo tipo di aeromobile e la sua validità non deve, in alcun caso, essere superiore a un anno;
- 2) i titolari di un certificato rilasciato conformemente alla lettera b), punto 1, che desiderano richiedere il rilascio di un certificato di istruttore devono soddisfare i prerequisiti e i requisiti per il rinnovo stabiliti per quella categoria di istruttore. In deroga a FCL.905.TRI, lettera b), un certificato TRI (Type Rating Instructor = Istruzione abilitazione per tipo) rilasciato in conformità al presente sottoparagrafo include il privilegio di fornire istruzione per il rilascio di un certificato TRI o SFI per il tipo pertinente.

c) Istruzione al di fuori del territorio degli Stati membri:

- 1) in deroga alla lettera a), nel caso di istruzione di volo fornita presso un'ATO situato al di fuori del territorio degli Stati membri, l'autorità competente può rilasciare un certificato di istruttore a un richiedente che possieda una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago, sempre che il richiedente:
 - i) possieda almeno una licenza, abilitazione o certificato equivalenti a quello per il quale è autorizzato a fornire istruzione e, in ogni caso, almeno una CPL;
 - ii) soddisfi i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del certificato di istruttore;
 - iii) dimostri all'autorità competente un livello adeguato di conoscenza delle regole europee per la sicurezza aerea ai fini di poter esercitare privilegi in materia di istruzione in conformità a questa parte;
- 2) il certificato è limitato alla fornitura di istruzione di volo:
 - i) presso le ATO situate al di fuori del territorio degli Stati membri;
 - ii) agli allievi pilota che abbiano una conoscenza sufficiente della lingua in cui viene fornita l'istruzione di volo.

FCL.915 Prerequisiti e requisiti generali per istruttori

- a) Generalità. Il richiedente un certificato di istruttore deve avere almeno 18 anni d'età.
- b) Requisiti aggiuntivi per gli istruttori che forniscono istruzione di volo su aeromobili. Il richiedente o il titolare di un certificato di istruttore con i privilegi di impartire istruzione di volo in un aeromobile deve:
 - 1) essere titolare almeno della licenza e, ove applicabile, dell'abilitazione per la quale viene fornita l'istruzione di volo;
 - 2) fatta eccezione per gli istruttori per le prove in volo:

▼M3

- i) aver completato almeno 15 ore di volo come pilota sulla classe o tipo di aeromobile sulla quale deve essere fornita l'istruzione di volo, di cui un massimo di 7 ore possono essere svolte in un FSTD rappresentativo della classe o tipo di aeromobile, ove applicabile; oppure

▼B

- ii) aver superato una valutazione delle competenze per la corrispondente categoria di istruttore su quella classe o tipo di aeromobile;
 - 3) essere autorizzato a operare come pilota in comando sull'aeromobile durante tale istruzione di volo.
- c) Crediti ai fini di ulteriori abilitazioni e del rinnovo
- 1) I richiedenti certificati di istruttore addizionali possono ottenere l'accredito delle abilità di insegnamento e di apprendimento già dimostrate per il certificato di istruttore in loro possesso.

▼B

- 2) Le ore di volo effettuate nella funzione di esaminatore durante i test di abilitazione o i controlli di professionalità sono accreditate integralmente ai fini dei requisiti di rinnovo per tutti i certificati di istruttore posseduti.

▼M4

- d) Il credito per l'estensione ad altri tipi tiene conto degli elementi pertinenti definiti nei dati di idoneità operativa di cui alla parte 21.

▼B**FCL.920 Competenze e valutazione degli istruttori**

Tutti gli istruttori devono seguire una formazione per ottenere le seguenti competenze:

- preparare le risorse,
- creare un clima che favorisca l'apprendimento,
- esporre le conoscenze,
- integrare la gestione della minaccia e dell'errore (TEM) e la gestione delle risorse dell'equipaggio,
- gestire il tempo necessario per raggiungere gli obiettivi dell'addestramento,
- favorire l'apprendimento,
- valutare le prestazioni dell'allievo,
- monitorare e analizzare il progresso,
- valutare le sessioni di addestramento,
- comunicare i risultati.

FCL.925 Requisiti aggiuntivi per gli istruttori ai fini della licenza MPL

- a) Gli istruttori che conducono addestramento per la MPL devono:
- 1) aver completato con successo un corso di addestramento di istruttore MPL presso un'ATO; e
 - 2) inoltre, per le fasi di base, intermedie e avanzate del corso di addestramento integrato MPL:
 - i) avere esperienza nelle operazioni a equipaggio plurimo; e
 - ii) aver completato un addestramento iniziale per la gestione delle risorse dell'equipaggio con un operatore di trasporto aereo commerciale approvato in conformità ai requisiti delle operazioni di volo applicabili.
- b) Corso di addestramento di istruttori MPL:
- 1) il corso di addestramento di istruttori MPL deve includere almeno 14 ore di addestramento.
In seguito al completamento del corso di addestramento, il richiedente deve sottoporsi a una valutazione delle competenze di istruttore e di conoscenza dell'approccio all'addestramento basato sulla competenza;
 - 2) la valutazione consiste in una dimostrazione pratica dell'istruzione di volo nella fase appropriata del corso di addestramento MPL. Questa valutazione viene condotta da un esaminatore qualificato conformemente alla sottoparte K;
 - 3) in seguito al completamento con esito favorevole del corso di addestramento MPL, l'ATO rilascia un certificato di qualifica di istruttore MPL al richiedente.
- c) Al fine di mantenere i privilegi, l'istruttore deve aver impartito in un corso di addestramento MPL nei 12 mesi precedenti:
- 1) 1 sessione di addestramento mediante simulatore di almeno 3 ore; o
 - 2) 1 addestramento in volo di almeno 1 ora che comprenda almeno 2 decolli e atterraggi.
- d) Qualora l'istruttore non soddisfi i requisiti di cui alla lettera c), prima di esercitare i privilegi di impartire istruzione di volo per la MPL, deve:

▼B

- 1) ricevere un addestramento di aggiornamento presso un'ATO per raggiungere il livello di competenza necessario per superare la valutazione delle competenze di istruttore; e
- 2) superare la valutazione delle competenze di istruttore come specificato alla lettera b), punto 2.

FCL.930 Corso di addestramento

I richiedenti un certificato di istruttore devono aver completato un corso di istruzione teorica e addestramento di volo presso un'ATO. In aggiunta agli elementi specifici prescritti in questa parte per ogni categoria di istruttore, il corso deve contemplare gli elementi richiesti nella parte FCL.920.

FCL.935 Valutazione della competenza

- a) Ad eccezione dell'istruttore per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCCI), l'istruttore per l'addestramento sui dispositivi di simulazione di volo (STI), l'istruttore per l'abilitazione al volo in montagna (MI) e l'istruttore per le prove in volo (FTI), il richiedente un certificato di istruttore deve superare una valutazione della competenza nella categoria di aeromobili appropriata per dimostrare ad un esaminatore qualificato conformemente alla sottoparte K di possedere la capacità di addestrare un allievo pilota al livello richiesto per il rilascio della licenza, abilitazione o certificato.
- b) Questa valutazione include:
 - 1) la dimostrazione delle competenze descritte nella parte FCL.920, durante il pre-volo, post-volo e l'istruzione teorica;
 - 2) esami teorici orali relativamente ai briefing di terra, pre-volo e post-volo e le dimostrazioni in volo durante i test di abilitazione nella pertinente classe o tipo di aeromobili o FSTD;
 - 3) esercizi adeguati a valutare le competenze dell'istruttore.
- c) La valutazione viene eseguita sulla stessa classe o tipo di aeromobile o FSTD utilizzati per l'istruzione di volo.
- d) Qualora sia richiesta una valutazione della competenza per il rinnovo di un certificato di istruttore, un richiedente che non raggiunga la sufficienza nella valutazione prima della data di scadenza di un certificato di istruzione non può esercitare i privilegi di quel certificato fino a quando la valutazione non sia stata completata con successo.

FCL.940 Validità dei certificati di istruttore

Ad eccezione del MI, e fatto salvo quanto stabilito nella parte FCL.900, lettera b), punto 1, i certificati di istruttore sono validi per un periodo di 3 anni.

▼M4**FCL. 945 Obblighi per gli istruttori**

Dopo il completamento del volo di addestramento per il rinnovo di un'abilitazione per classe TMG o SEP in conformità alla norma FCL. 740.A, lettera b), punto 1 e solo in caso di adempimento di tutti gli altri criteri per il rinnovo di cui alla norma FCL. 740.A, lettera b), punto 1, l'istruttore deve approvare la licenza del richiedente con la nuova data di scadenza dell'abilitazione o del certificato, se specificatamente autorizzato a tal fine dall'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente.

▼B*SEZIONE 2**Requisiti specifici per l'istruttore di volo — FI***FCL.905.FI FI — Privilegi e condizioni**

I privilegi di un FI consistono nel condurre istruzione di volo per il rilascio, rinnovo o ripristino di:

- a) una PPL, SPL, BPL e LAPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- b) abilitazioni per classe o per tipo per aeromobili monomotore a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo; estensioni per classe e gruppo per palloni liberi e estensioni per classe per alianti;
- c) abilitazioni per tipo per dirigibili a equipaggio singolo o plurimo;

▼ B

- d) una CPL nella categoria di aeromobili appropriata, sempre che l'FI abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su quella categoria di aeromobili, comprendenti almeno 200 ore di istruzione di volo;
- e) l'abilitazione al volo notturno, sempre che l'FI:
 - 1) sia qualificato al volo notturno nella categoria di aeromobili appropriata;
 - 2) abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione al volo notturno a un FI qualificato conformemente alla lettera i) seguente; e
 - 3) soddisfi il requisito in materia di esperienza nel volo notturno di cui alla parte FCL.060, lettera b), punto 2;

▼ M3

- f) un'abilitazione al traino, al volo acrobatico o, nel caso di un FI(S), al cloud flying,, purché sia in possesso di tali privilegi e l'FI abbia dimostrato di possedere la capacità di impartire istruzione per tale abilitazione a un FI qualificato conformemente al punto i);
- g) una EIR o una IR ella categoria di aeromobili appropriata, sempre che l'FI abbia:

▼ B

- 1) almeno 200 ore di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR), di cui fino a 50 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;
- 2) completato come allievo pilota il corso di addestramento IRI e abbia superato il test di abilitazione per il certificato IRI; e
- 3) inoltre:

▼ M3

- i) per velivoli plurimotore, soddisfatto i requisiti di un certificato CRI per velivoli plurimotore;

▼ B

- ii) per elicotteri plurimotore, soddisfatto i requisiti per il rilascio di un certificato TRI;
- h) abilitazioni per classe o per tipo su aeromobili plurimotore a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, sempre che l'FI soddisfi:
 - 1) nel caso dei velivoli, i prerequisiti per il corso di addestramento CRI stabiliti nella parte FCL.915.CRI, lettera a), e i requisiti delle parti FCL.930.CRI e FCL.935;

▼ M3

- 2) nel caso degli elicotteri, i requisiti stabiliti nella norma FCL.910.TRI, lettera c), paragrafo 1), e i prerequisiti per il corso di addestramento TRI(H) stabiliti nella norma FCL.915.TRI(lettera d)paragrafo 2;

▼ B

- i) un certificato FI, IRI, CRI, STI, MI o LAFI sempre che l'FI abbia:
 - 1) completato almeno:
 - i) nel caso di un FI(S), almeno 50 ore o 150 lanci di istruzione di volo su alianti;
 - ii) nel caso di un FI(B), almeno 50 ore o 50 decolli di istruzione di volo su palloni liberi;
 - iii) in tutti gli altri casi, 500 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata;

▼B

- 2) superato una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.395 nella categoria di aeromobili appropriata per dimostrare a un esaminatore per istruttore di volo (FIE) la capacità di poter esercitare la funzione di istruttore per il certificato FI;

j) una MPL, sempre che l'FI:

- 1) per la fase primaria di volo dell'addestramento, abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli, di cui almeno 200 di istruzione di volo;
- 2) per la fase dell'addestramento di base:
 - i) possieda un'abilitazione IR su velivoli plurimotore e il privilegio per fornire istruzione per una IR; e
 - ii) abbia almeno 1 500 ore di volo in operazioni ad equipaggio plurimo;
- 3) nel caso di un FI già qualificato per fornire istruzione in corsi integrati ATP(A) o CPL(A)/IR, il requisito di cui al punto 2.ii) può essere sostituito dal completamento di un corso strutturato di addestramento comprendente:
 - i) la qualifica MCC;
 - ii) 5 sessioni di istruzione di volo nella fase 3 di un corso MPL;
 - iii) 5 sessioni di istruzione di volo nella fase 4 di un corso MPL;
 - iv) 5 sessioni periodiche dell'operatore di addestramento al volo per i voli di linea;
 - v) il contenuto del corso di istruttore MCCI.

In questo caso, l'FI deve condurre le prime 5 sessioni di istruttore sotto la supervisione di un TRI(A), MCCI(A) o SFI(A) qualificato per l'istruzione di volo MPL.

FCL.910.FI FI — Privilegi ristretti

- a) I privilegi di un FI sono limitati a impartire istruzione di volo sotto la supervisione di un FI per la stessa categoria di aeromobili designato dall'ATO per questo fine, nei casi seguenti:
 - 1) per il rilascio di una PPL, SPL, BPL e LAPL;
 - 2) in tutti i corsi integrati a livello di PPL, in caso di velivoli e di elicotteri;

▼M3

- 3) per le abilitazioni per classe e per tipo per aeromobili monomotore a equipaggio singolo, fatta eccezione per i velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, estensioni per classe e gruppo nel caso di palloni liberi e estensioni per classe nel caso di alianti;

▼B

- 4) per le abilitazioni al volo notturno, al traino e al volo acrobatico.
- b) Quando conduce addestramento sotto supervisione, conformemente alla lettera a), l'FI non ha il privilegio di autorizzare allievi pilota a effettuare i loro primi voli come solista e primi voli di navigazione da solista.
- c) Le limitazioni di cui alle lettere a) e b) vengono rimosse dal certificato FI quando l'FI ha completato almeno:
 - 1) per l'FI(A), 100 ore di istruzione di volo su velivoli o TMG e, in aggiunta, ha supervisionato almeno 25 voli da solista di allievi;

▼B

- 2) per l'FI(H), 100 ore di istruzione di volo su elicotteri e, in aggiunta, ha supervisionato almeno 25 voli di addestramento da solista di allievi;
- 3) per l'FI(As), FI(S) e FI(B), 15 ore o 50 decolli di istruzione di volo che coprano l'intero programma di addestramento per il rilascio di una PPL(As), SPL o BPL nella categoria di aeromobili appropriata.

FCL.915.FI FI — Prerequisiti

Il richiedente di un certificato FI deve:

a) nel caso dell'FI(A) e FI(H):

- 1) aver ricevuto almeno 10 ore di istruzione di volo strumentale sulla categoria di aeromobili appropriata, di cui non più di 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FSTD;
- 2) aver completato 20 ore di volo di navigazione in condizioni VFR sulla categoria di aeromobili appropriata come pilota in comando; e

b) inoltre, per l'FI(A):

- 1) essere almeno titolare di una CPL(A); o
- 2) essere almeno titolare di una PPL(A) e:
 - i) aver soddisfatto i requisiti per l'istruzione teorica CPL; e
 - ii) aver completato almeno 200 ore di volo su velivoli o TMG, di cui 150 come pilota in comando;
- 3) aver completato almeno 30 ore su velivoli monomotore a pistoncini di cui almeno 5 devono essere effettuate durante i 6 mesi precedenti al prova in volo preliminare specificata nella parte FCL.930.FI, lettera a);
- 4) aver effettuato un volo di navigazione in VFR come pilota in comando di almeno 540 km (300 NM) durante il quale sono effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi;

c) inoltre, per l'FI(H), aver completato 250 ore di volo in totale come pilota su elicotteri, di cui:

- 1) almeno 100 devono essere effettuate nella funzione di pilota in comando, se il richiedente possiede almeno una CPL(H); o
- 2) almeno 200 come pilota in comando, se il richiedente possiede almeno una PPL(H) e ha soddisfatto i requisiti per la conoscenza teorica della CPL;

d) per un FI(As), aver completato 500 ore di volo su dirigibili come pilota in comando, di cui 400 come pilota in comando titolare di una CPL(As);

▼M3

- e) per un FI(S), aver completato 100 ore di volo e 200 lanci come pilota in comando su alianti. Inoltre, qualora il richiedente intenda impartire istruzione di volo su TMG, deve aver completato 30 ore di volo come pilota in comando su TMG e una valutazione aggiuntiva di competenza su TMG conformemente alla norma FCL.935 con un FI qualificato conformemente alla norma FCL.905.FI, lettera i);

▼B

- f) per un FI(B), aver completato 75 ore di volo su pallone libero come pilota in comando, di cui almeno 15 devono essere nella classe per la quale si deve fornire istruzione di volo.

▼B**FCL.930.FI FI - Corso di addestramento**

- a) I richiedenti di un certificato FI devono aver superato una specifica prova in volo preliminare con un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera i), entro i 6 mesi precedenti all'inizio del corso, per valutare la loro capacità a frequentare il corso. Questa prova in volo preliminare deve basarsi sui controlli di professionalità per le abilitazioni per classe e per tipo come specificato nell'appendice 9 di questa parte.
- b) Il corso di addestramento FI deve includere:
- 1) 25 ore di insegnamento e apprendimento;
 - 2) i) nel caso di un FI(A), (H) e (As), almeno 100 ore di istruzione teorica, compresi test per valutare i progressi;
 - ii) nel caso di un FI(B) o FI(S), almeno 30 ore di istruzione teorica, compresi test per valutare i progressi;
 - 3) i) nel caso di un FI(A) e (H), almeno 30 ore di istruzione di volo, di cui 25 devono essere di istruzione di volo a doppio comando e 5 possono essere condotte in un FFS, un FNPT I o II o un FTD 2/3;
 - ii) nel caso di un FI(As), almeno 20 ore di istruzione di volo, di cui 15 devono essere di istruzione di volo a doppio comando;
 - iii) nel caso di un FI(S), almeno 6 ore o 20 decolli di istruzione di volo;
 - iv) nel caso di un FI(S) che fornisce addestramento su TMG, almeno 6 ore di istruzione di volo a doppio comando su TMG;
 - v) nel caso di un FI(B), almeno 3 ore di istruzione di volo, compresi 3 decolli.

▼M3

- 4) Quando richiedono un certificato FI in un'altra categoria di aeromobili, ai piloti che sono o sono stati titolari di un FI(A), (H) o (As) vengono accreditate 55 ore ai fini del requisito di cui alla lettera b), paragrafo 2, punto i), o 18 ore ai fini dei requisiti di cui alla lettera b), paragrafo 2, punto ii).

▼B**FCL.940.FI FI — Rinnovo e ripristino**

- a) Per il rinnovo di un certificato FI il titolare deve soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:
- 1) completare:
 - i) nel caso di un FI(A) o (H), almeno 50 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata durante il periodo di validità di certificati quali LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI o come un esaminatore. Ai fini del rinnovo dei privilegi di istruttore per l'IR, 10 di queste ore di volo devono essere effettuate come istruzione di volo per una IR e devono essere effettuate durante il periodo di 12 mesi che precede la data di scadenza del certificato FI;
 - ii) nel caso di un FI(As), almeno 20 ore di istruzione di volo su dirigibili come FI, IRI o come esaminatore durante il periodo di validità del certificato. Ai fini del rinnovo dei privilegi di istruttore per l'IR, 10 di queste ore di volo devono essere effettuate come istruzione di volo per una IR e devono essere effettuate durante il periodo di 12 mesi che precede la data di scadenza del certificato FI;

▼B

- iii) nel caso di un FI(S), almeno 30 ore o 60 decolli di istruzione di volo su alianti, alianti a motore o TMG come FI o come esaminatore durante il periodo di validità del certificato;
- iv) nel caso di un FI(B), almeno 6 ore di istruzione di volo su palloni liberi, come FI o come esaminatore durante il periodo di validità del certificato;
- 2) frequentare un seminario di aggiornamento per istruttori entro il periodo di validità del certificato FI;
- 3) superare una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 entro i 12 mesi che precedono la data di scadenza del certificato FI.
- b) Per almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) nel caso di FI(A) o FI(H), o un rinnovo ogni tre nel caso di FI(As), (S) e (B), il titolare deve superare una valutazione delle competenze conformemente alla parte FCL.935.
- c) Ripristino. Qualora il certificato FI sia scaduto, il richiedente deve, entro un periodo di 12 mesi antecedente il ripristino:
 - 1) frequentare un seminario di aggiornamento per istruttori;
 - 2) superare una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.

SEZIONE 4***Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione per tipo — TRI*****FCL.905.TRI TRI — Privilegi e condizioni**

I privilegi di un TRI consistono nel fornire istruzione per:

▼M3

- a) il rinnovo e il ripristino di abilitazioni EIR o IR, sempre che l'istruttore TRI possieda una IR valida;

▼B

- b) il rilascio di un certificato TRI o SFI, sempre che il titolare abbia 3 anni di esperienza come TRI; e
- c) nel caso di un TRI per velivoli a equipaggio singolo:

- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo se il richiedente desidera i privilegi per operare in operazioni a equipaggio singolo.

I privilegi di un TRI(SpA) possono essere estesi all'istruzione di volo relativa alle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, sempre che l'istruttore TRI:

- i) sia titolare di un certificato MCCI; o
- ii) sia o sia stato titolare di un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo;
- 2) il corso MPL nella fase di base, sempre che abbia i privilegi estesi alle operazioni a equipaggio plurimo e sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A);
- d) nel caso di un TRI per velivoli a equipaggio plurimo:
 - 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per:
 - i) velivoli a equipaggio plurimo;
 - ii) velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo se il richiedente intende acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio plurimo;

▼B

- 2) addestramento MCC;
 - 3) il corso MPL nelle fasi di base, intermedia e avanzata, sempre che, per la fase di base, sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A);
- e) nel caso di un TRI per elicotteri:
- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
 - 2) addestramento MCC, sempre che sia titolare di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo;
 - 3) l'estensione dell'abilitazione IR(H) monomotore all'IR(H) plurimotore;
- f) nel caso del TRI per convertiplani:
- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per convertiplani;
 - 2) addestramento MCC.

FCL.910.TRI TRI — Privilegi ristretti

- a) Generalità. Se l'addestramento TRI viene svolto soltanto in un FFS, i privilegi del TRI vengono ristretti all'addestramento nel FFS.

In questo caso l'istruttore TRI può effettuare attività di linea sotto supervisione, sempre che il corso di addestramento TRI contemplasse addestramento aggiuntivo per questo fine.

▼M4

- b) TRI per velivoli e per convertiplani — TRI(A) e TRI(PL). I privilegi di un TRI sono ristretti al tipo di velivolo o convertiplano con il quale è stato svolto l'addestramento e la valutazione della competenza. A meno che non sia stabilito altrimenti nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità alla parte 21, i privilegi di un TRI sono estesi ad altri tipi qualora il TRI abbia:
- 1) completato nei 12 mesi precedenti la richiesta almeno 15 tratte, inclusi decolli e atterraggi sul tipo di aeromobile applicabile, 7 delle quali possono essere completate in un FFS;
 - 2) completato le parti dell'addestramento tecnico e dell'istruzione di volo del relativo corso TRI;
 - 3) superato le sezioni pertinenti della valutazione di competenza in conformità alla parte FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o un TRE, qualificato secondo la sottoparte K, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di una abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.
- c) TRI per elicotteri — TRI(H).
- 1) I privilegi di un TRI(H) sono ristretti al tipo di elicottero nel quale viene effettuato il test di abilitazione per il rilascio del certificato TRI. A meno che non sia stabilito altrimenti nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità alla parte 21, i privilegi di un TRI sono estesi ad altri tipi qualora il TRI abbia:
 - i) completato la parte tecnica del tipo appropriato del corso TRI sul tipo di elicotteri applicabile o un FSTD che rappresenti tale tipo;
 - ii) condotto almeno 2 ore di istruzione di volo sul tipo applicabile, sotto la supervisione di un TRI(H) adeguatamente qualificato; e

▼M4

- iii) superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza in conformità alla norma FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o un TRE, qualificato a norma del capitolo K, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di una abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.

▼B

- 2) Affinché i privilegi di un TRI(H) possano essere estesi dall'equipaggio singolo all'equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicotteri, il titolare deve aver effettuato almeno 100 ore di volo in operazioni a equipaggio plurimo su questo tipo.
- d) In deroga ai paragrafi precedenti, i titolari di un certificato TRI ai quali è stata rilasciata un'abilitazione per tipo in conformità alla parte FCL.725, lettera e), hanno il diritto di ottenere l'estensione dei loro privilegi TRI al nuovo tipo di aeromobile.

FCL.915.TRI TRI — Prerequisiti

Il richiedente un certificato TRI deve:

- a) essere titolare di una licenza di pilotaggio CPL, MPL o ATPL sulla categoria di aeromobili applicabile;
- b) per un certificato TRI(MPA):
 - 1) aver completato 1 500 ore di volo come pilota su velivoli a equipaggio plurimo; e
 - 2) aver completato, nei 12 mesi precedenti la data della richiesta, 30 tratte, inclusi decolli ed atterraggi come pilota in comando o copilota sul tipo di velivolo applicabile, di cui 15 possono essere completate in un FFS che rappresenti quel tipo;
- c) per un certificato TRI(SpA):
 - 1) aver completato, nei 12 mesi precedenti la data della richiesta, 30 tratte, inclusi decolli ed atterraggi come pilota in comando sul tipo di velivolo applicabile, di cui 15 possono essere completate in un FFS che rappresenti quel tipo; e
 - 2) i) aver completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli, incluse 30 ore come pilota in comando sul tipo di velivolo applicabile; o
 - ii) essere o essere stato titolare di un certificato FI per velivoli plurimotore con privilegi IR(A);
- d) per un TRI(H):
 - 1) per un certificato TRI(H) per elicotteri monomotore a equipaggio singolo, aver completato 250 ore come pilota su elicotteri;
 - 2) per un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo, aver completato 500 ore come pilota su elicotteri, incluse 100 ore come pilota in comando su elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo;
 - 3) per un certificato TRI(H) per elicotteri ad equipaggio plurimo, aver completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, incluse:
 - i) 350 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo; o
 - ii) per richiedenti che sono già in possesso di un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore a equipaggio singolo, 100 ore come pilota di quel tipo in operazioni a equipaggio plurimo;
 - 4) i titolari di un certificato FI(H) ottengono il massimo dei crediti relativi ai requisiti di cui ai punti 1) e 2) nel corrispondente elicottero a equipaggio singolo;

▼B

e) per TRI(PL):

- 1) aver completato 1 500 ore di volo come pilota su velivoli a equipaggio plurimo, convertiplani o elicotteri a equipaggio plurimo; e
- 2) aver completato, nei 12 mesi precedenti la data della richiesta, 30 tratte, inclusi decolli e atterraggi come pilota in comando o copilota sul tipo di convertiplano applicabile, di cui 15 possono essere completate in un FFS rappresentativo di quel tipo.

FCL.930.TRI TRI — Corso di addestramento

a) Il corso di addestramento TRI deve includere almeno:

- 1) 25 ore di insegnamento e apprendimento;
 - 2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze tecniche, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula e al simulatore;
 - 3) 5 ore di istruzione di volo sull'aeromobile appropriato o un simulatore rappresentativo di tale aeromobile per aeromobili ad equipaggio singolo e 10 ore per aeromobili ad equipaggio plurimo o un simulatore rappresentativo di tale aeromobile.
- b) I richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato di istruttore ottengono il massimo dei crediti in relazione al requisito di cui alla lettera a), punto 1.
- c) Il richiedente un certificato TRI che possieda un certificato SFI per il tipo corrispondente ottiene il massimo dei crediti in relazione ai requisiti di questo paragrafo per il rilascio di un certificato TRI ristretto all'istruzione di volo nei simulatori.

FCL.935.TRI TRI — Valutazione della competenza

Se la valutazione della competenza TRI viene condotta in un FFS, il certificato TRI viene ristretto all'istruzione di volo nei simulatori completi del volo (FFS).

La restrizione viene rimossa qualora un TRI abbia superato la valutazione della competenza su un aeromobile.

FCL.940.TRI TRI — Rinnovo e ripristino

a) *Rinnovo.*

- 1) Velivoli. Ai fini del rinnovo di un certificato TRI(A), il richiedente deve, entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato, soddisfare uno dei tre requisiti seguenti:
 - i) sottoporsi a una delle seguenti parti di un corso di addestramento completo per l'abilitazione per tipo: sessione di simulazione di volo di almeno 3 ore o un'esercitazione in volo di almeno 1 ora che comprenda un minimo di 2 decolli e atterraggi;
 - ii) ricevere addestramento di aggiornamento per istruttori come un TRI presso un'ATO;
 - iii) superare la valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.
- 2) Elicotteri e convertiplani. Ai fini del rinnovo di un certificato TRI (H) o TRI(PL), il richiedente deve, entro il periodo di validità del certificato TRI, soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:
 - i) completare 50 ore di istruzione di volo su ciascuno dei tipi di aeromobile per i quali detiene privilegi di insegnamento o in un FSTD che rappresenti quei tipi, di cui almeno 15 devono essere effettuate entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato TRI.

▼B

Nel caso di TRI(PL), le ore di istruzione di volo in parola devono essere effettuate come TRI o esaminatore dell'abilitazione per tipo (TRE), o come SFI o un esaminatore per dispositivi di addestramento al volo (SFE). Nel caso di TRI(H) viene anche preso in considerazione per questi fini il tempo di volo effettuato come FI, come istruttore per l'abilitazione al volo strumentale (IRI), come istruttore per l'addestramento sui dispositivi di simulazione di volo (STI) o come qualsiasi tipo di esaminatore;

- ii) ricevere addestramento di aggiornamento per istruttori come TRI presso un'ATO;
 - iii) superare la valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.
- 3) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato TRI, il titolare deve superare la valutazione di competenza conformemente alla parte FCL.935.
- 4) Nel caso di una persona che sia titolare di un certificato TRI su più di un tipo di aeromobile all'interno della stessa categoria, la valutazione della competenza superata su uno di questi tipi garantisce il rinnovo del certificato TRI per gli altri tipi posseduti all'interno della stessa categoria di aeromobili.
- 5) Requisiti specifici per il rinnovo di un TRI(H). Un TRI(H) titolare di un certificato FI(H) sul tipo corrispondente ottiene il massimo dei crediti in relazione ai requisiti di cui alla precedente lettera a). In questo caso, il certificato TRI(H) è valido fino alla data di scadenza del certificato FI(H).

b) *Ripristino.*

- 1) Velivoli. Se il certificato TRI(A) è scaduto, il richiedente deve:
- i) entro 12 mesi prima della richiesta di ripristino completare almeno 30 tratte, comprendenti decolli e atterraggi sul tipo di velivolo applicabile, di cui non più di 15 possono essere completate su un simulatore di volo;
 - ii) avere completato le parti pertinenti di un corso TRI presso un'ATO approvata;
 - iii) avere effettuato in un corso completo per abilitazione per tipo almeno 3 ore di istruzione di volo sul tipo di velivolo pertinente sotto la supervisione di un TRI(A).
- 2) Elicotteri e convertiplani. Qualora il certificato TRI(H) o TRI(PL) sia scaduto, il richiedente deve, entro un periodo di 12 mesi prima del ripristino:
- i) sottoporsi a un addestramento di aggiornamento come TRI presso un'ATO, che deve trattare gli elementi pertinenti del corso di addestramento TRI; e
 - ii) superare la valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 in ciascuno dei tipi di aeromobile per i quali è richiesto il ripristino dei privilegi di istruttore.

*SEZIONE 5**Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione per classe — CRI***FCL.905.CRI CRI — Privilegi e condizioni**

- a) I privilegi di un CRI consistono nel fornire istruzione per:

▼M3

- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo per velivoli a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, se il richiedente intende ottenere i privilegi per operare in operazioni a equipaggio singolo;

▼B

- 2) un'abilitazione al traino o al volo acrobatico per la categoria dei velivoli, sempre che il CRI possieda la corrispondente abilitazione e abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione per tale abilitazione a un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera i);

▼M4

- 3) estensione di privilegi LAPL(A) ad un'altra classe o variante di velivolo.

▼B

- b) I privilegi di un CRI sono ristretti alla classe o al tipo di velivolo nel quale è stata svolta la valutazione della competenza dell'istruttore. I privilegi di un CRI vengono estesi ad altre classi o tipi qualora il CRI abbia completato, negli ultimi 12 mesi:
 - 1) 15 ore di volo come pilota in comando su velivoli della classe o tipo di velivolo applicabile;
 - 2) un volo di addestramento dal posto di destra sotto la supervisione di un altro CRI o FI qualificato per quella classe o tipo che occupi l'altro posto pilota.

▼M3

- c) I richiedenti un certificato CRI per velivoli plurimotore in possesso di un certificato CRI per velivoli monomotore devono soddisfare i prerequisiti per un certificato CRI di cui alla norma FCL.915.CRI, lettera a) e i requisiti di cui alla norma FCL.930.CRI, lettera a), paragrafo 3 e alla norma FCL.935.

▼B**FCL.915.CRI CRI — Prerequisiti**

Il richiedente un certificato CRI deve aver completato almeno:

- a) per velivoli plurimotore:
 - 1) 500 ore di volo come pilota su velivoli;
 - 2) 30 ore come pilota in comando sulla classe o tipo di velivoli applicabile;
- b) per velivoli monomotore:
 - 1) 300 ore di volo come pilota su velivoli;
 - 2) 30 ore come pilota in comando sulla classe o tipo di velivoli applicabile.

FCL.930.CRI CRI — Corso di addestramento

- a) Il corso di addestramento per CRI deve includere almeno:
 - 1) 25 ore di istruzione all'insegnamento e apprendimento;
 - 2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze tecniche, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula e al simulatore;
 - 3) 5 ore di istruzione di volo su velivoli plurimotore, o 3 ore di istruzione di volo su velivoli monomotore, fornite da un FI(A) qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera i).
- b) I richiedenti che siano o siano stati titolari di un certificato di istruttore ottengono il massimo dei crediti in relazione al requisito di cui alla lettera a), punto 1.

FCL.940.CRI CRI — Rinnovo e ripristino

- a) Ai fini del rinnovo di un certificato CRI il richiedente deve, entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato CRI:
 - 1) effettuare almeno 10 ore di istruzione di volo nel ruolo di CRI. Se il richiedente è titolare di privilegi CRI sia su velivoli monomotore che plurimotore, le 10 ore di istruzione di volo devono essere divise in modo uguale tra i velivoli monomotore e plurimotore; o
 - 2) ricevere addestramento di aggiornamento come CRI presso un'ATO; o
 - 3) superare la valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 per velivoli plurimotore o monomotore, a seconda dei casi.
- b) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato CRI, il titolare deve soddisfare il requisito di cui alla lettera a), punto 3.

▼B

- c) Ripristino. Qualora il certificato CRI sia scaduto, il richiedente deve, entro 12 mesi prima del ripristino:
- 1) sottoporsi a un addestramento di aggiornamento come CRI presso un'ATO;
 - 2) superare la valutazione della competenza specificata alla parte FCL.935.

*SEZIONE 6****Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione al volo strumentale — IRI*****FCL.905.IRI IRI — Privilegi e condizioni****▼M3**

- a) I privilegi di un IRI consistono nel impartire istruzione ai fini del rilascio, rinnovo e ripristino di una EIR o una IR per la categoria di aeromobili appropriata.

▼B

- b) Requisiti specifici per il corso MPL. Ai fini di poter insegnare nella fase di base dell'addestramento per un corso MPL, l'IRI(A) deve:
- 1) essere titolare di una IR per velivoli plurimotore; e
 - 2) aver completato almeno 1 500 ore di volo in operazioni a equipaggio plurimo.
 - 3) Nel caso di un IRI già qualificato per fornire istruzione in corsi integrati ATP(A) o CPL(A)/IR, il requisito di cui alla lettera b), punto 2, può essere sostituito dal completamento del corso previsto dalla parte FCL.905.FI, lettera j), punto 3.

FCL.915.IRI IRI — Prerequisiti

Il richiedente un certificato IRI deve:

- a) per un IRI(A):
- 1) aver completato almeno 800 ore di volo in IFR, di cui almeno 400 su velivoli; e

▼M3

- 2) nel caso di richiedenti di un IRI(A) per velivoli plurimotore, soddisfare i requisiti di cui alle norme FCL.915.CRI, lettera a), FCL.930.CRI e FCL.935;

▼B

- b) per un IRI(H):
- 1) aver completato almeno 500 ore di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR), di cui almeno 250 di volo strumentale su elicotteri; e
 - 2) nel caso di richiedenti di un IRI(H) per elicotteri a equipaggio plurimo, soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.905.FI, lettera g), punto 3.ii);
- c) per un IRI(As), aver completato almeno 300 ore di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR), di cui almeno 100 di volo strumentale su dirigibili.

FCL.930.IRI IRI — Corso di addestramento

- a) Il corso di addestramento per l'IRI deve includere almeno:
- 1) 25 ore di istruzione all'insegnamento e apprendimento;
 - 2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze teoriche strumentali, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula;
 - 3) i) per l'IRI(A), almeno 10 ore di istruzione di volo su un velivolo, un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II. Nel caso di richiedenti titolari di un certificato FI(A), queste ore sono ridotte a 5;

▼B

- ii) per l'IRI(H), almeno 10 ore di istruzione di volo su un elicottero, un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II/III;
 - iii) per l'IRI(As), almeno 10 ore di istruzione di volo su un dirigibile, un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II.
- b) L'istruzione di volo deve essere fornita da un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera i).
- c) I richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato di istruttore ottengono i crediti massimi ai fini del requisito di cui alla lettera a), punto 1.

FCL.940.IRI IRI — Rinnovo e ripristino

Ai fini del rinnovo e del ripristino di un certificato IRI, il titolare deve soddisfare i requisiti per il rinnovo e il ripristino di un certificato FI, conformemente alla sezione FCL.940.FI.

*SEZIONE 7****Requisiti specifici per l'istruttore di volo sui dispositivi di addestramento al volo - SFI*****FCL.905.SFI SFI — Privilegi e condizioni**

I privilegi di uno SFI consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo, nella categoria di aeromobili appropriata, per:

- a) il rilascio, rinnovo e ripristino di una IR, sempre che sia o sia stato titolare di una IR nella corrispondente categoria di aeromobili e abbia completato un corso di addestramento IRI; e

- b) nel caso di SFI per velivoli a equipaggio singolo:

- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, se il richiedente intende acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio singolo.

I privilegi di un SFI(SPA) possono essere estesi all'istruzione di volo per le abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, sempre che l'istruttore SFI:

- i) sia titolare di un certificato MCCI; o
- ii) sia o sia stato titolare di un certificato TRI per velivoli a equipaggio plurimo; e

- 2) sempre che i privilegi di un SFI(SPA) siano stati estesi alle operazioni a equipaggio plurimo conformemente al punto 1):

- i) MCC;
- ii) il corso MPL nella fase di base;

- c) nel caso di SFI per velivoli a equipaggio plurimo:

- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per:

- i) velivoli a equipaggio plurimo;
- ii) velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo se il richiedente intende ottenere i privilegi per operare in operazioni a equipaggio plurimo;

- 2) MCC;

- 3) il corso MPL nelle fasi di base, intermedia e avanzata, sempre che, per la fase di base, sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A);

▼B

d) nel caso di SFI per elicotteri:

- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;

▼M3

- 2) addestramento MCC, qualora lo SFI abbia i privilegi per impartire istruzione su elicotteri a equipaggio plurimo.

▼B**FCL.910.SFI SFI — Privilegi ristretti**

I privilegi di uno SFI sono limitati a un FTD 2/3 o a un FFS del tipo di aeromobile utilizzato durante il corso di addestramento SFI.

I privilegi possono essere estesi ad altri FSTD rappresentativi di altri tipi della stessa categoria di aeromobili qualora il titolare abbia:

- a) completato in modo soddisfacente la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo; e
- b) effettuato, in un corso completo per l'abilitazione per tipo, almeno 3 ore di istruzione di volo in relazione ai compiti di uno SFI sul tipo applicabile sotto la supervisione e con il soddisfacimento di un TRE qualificato per questi fini.

FCL.915.SFI SFI — Prerequisiti

Il richiedente un certificato SFI deve:

- a) essere o essere stato titolare di una CPL, MPL o ATPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- b) aver completato i controlli di professionalità per il rilascio dell'abilitazione per tipo su aeromobile specifico in un FFS rappresentativo del tipo appropriato, entro i 12 mesi precedenti la richiesta; e
- c) inoltre, per un SFI(A) per velivoli a equipaggio plurimo o SFI(PL), avere:
 - 1) almeno 1 500 ore di volo come pilota su velivoli a equipaggio plurimo o convertiplani, a seconda dei casi;
 - 2) completato, come pilota o osservatore, entro i 12 mesi precedenti la richiesta, almeno:
 - i) 3 tratte nella cabina di pilotaggio del tipo di aeromobile appropriato; o
 - ii) 2 sessioni al simulatore di addestramento al volo relative all'attività di linea condotte da equipaggio qualificato nella cabina di pilotaggio del tipo applicabile. Queste sessioni al simulatore devono includere 2 voli di almeno 2 ore ciascuno tra 2 aeroporti differenti e la relativa pianificazione pre-volo e de-briefing;
- d) inoltre, per un SFI(A) per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo:
 - 1) aver completato almeno 500 ore di volo come pilota in comando su velivoli a equipaggio singolo;
 - 2) essere o essere stato titolare di un'abilitazione IR(A) su plurimotore; e
 - 3) soddisfare i requisiti di cui alla lettera c), punto 2;
- e) inoltre, per un SFI(H):
 - 1) aver completato, come pilota o osservatore, almeno 1 ora di volo nella cabina di pilotaggio del tipo applicabile, entro i 12 mesi precedenti la data della richiesta; e

▼B

- 2) nel caso di elicotteri a equipaggio plurimo, almeno 1 000 ore di esperienza di volo come pilota su elicotteri, comprendenti almeno 350 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo;
- 3) nel caso di elicotteri plurimotore a equipaggio singolo, aver completato 500 ore come pilota su elicotteri, incluse 100 ore come pilota in comando su elicotteri plurimotore a equipaggio singolo;
- 4) nel caso di elicotteri monomotore a equipaggio singolo, aver completato 250 ore come pilota su elicotteri.

FCL.930.SFI SFI — Corso di addestramento

- a) Il corso di addestramento per uno SFI deve includere:
 - 1) il contenuto della parte FSTD del corso applicabile per l'abilitazione per tipo;
 - 2) il contenuto del corso di addestramento TRI.
- b) Il richiedente un certificato SFI che possiede un certificato TRI per il tipo corrispondente ottiene il massimo dei crediti in relazione ai requisiti del presente paragrafo.

FCL.940.SFI SFI — Rinnovo e ripristino

- a) Rinnovo. Ai fini del rinnovo di un certificato SFI, il richiedente deve, entro il periodo di validità del certificato SFI, soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:
 - 1) completare 50 ore come istruttore o esaminatore su FSTD, di cui almeno 15 effettuate nei 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato SFI;
 - 2) ricevere addestramento di aggiornamento per istruttori come SFI presso un'ATO;
 - 3) superare le corrispondenti sezioni della valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.
- b) Inoltre, il richiedente deve aver completato, su un FFS, i controlli di professionalità per il rilascio delle abilitazioni per tipo su aeromobile specifico, rappresentanti i tipi per i quali sono posseduti i privilegi.
- c) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato SFI, il titolare deve soddisfare il requisito di cui alla lettera a), punto 3.
- d) Ripristino. Qualora il certificato SFI sia scaduto, il richiedente deve, entro un periodo di 12 mesi precedenti la data di richiesta:
 - 1) completare il contenuto della parte al simulatore del corso di addestramento SFI;
 - 2) soddisfare i requisiti di cui alla lettera a), punti 2 e 3.

SEZIONE 8***Requisiti specifici per l'istruttore per la cooperazione in equipaggio plurimo — MCCI*****FCL.905.MCCI MCCI — Privilegi e condizioni**

- a) I privilegi di un MCCI consistono nel fornire istruzione di volo durante:
 - 1) la parte pratica dei corsi MCC quando non sono svolti in combinazione con l'addestramento dell'abilitazione per tipo; e
 - 2) nel caso di un MCCI(A), la fase di base del corso di addestramento integrato MPL, sempre che sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI — Privilegi ristretti

I privilegi del titolare di un certificato MCCI sono ristretti a un FNPT II/III MCC, FTD 2/3 o FFS utilizzati durante il corso di addestramento MCCI.

▼B

I privilegi possono essere estesi ad altri FSTD rappresentativi di altri tipi di aeromobile qualora il titolare abbia completato l'addestramento pratico del corso MCCI su quel tipo di FNPT II/III MCC, FTD 2/3 o FFS.

FCL.915.MCCI MCCI — Prerequisiti

Il richiedente un certificato MCCI deve:

- a) essere o essere stato titolare di una CPL, MPL o ATPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- b) avere almeno:

▼M3

- 1) nel caso di velivoli, dirigibili e convertiplani, 1 500 ore di esperienza di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo;

▼B

- 2) nel caso di elicotteri, 1 000 ore di esperienza di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo, di cui almeno 350 in elicotteri a equipaggio plurimo.

FCL.930.MCCI MCCI – Corso di addestramento

- a) Il corso di addestramento per un MCCI deve includere almeno:

- 1) 25 ore di istruzione all'insegnamento e apprendimento;
- 2) addestramento tecnico relativo al tipo di FSTD che quale il richiedente desidera insegnare;
- 3) 3 ore di istruzione pratica, che possono essere di istruzione di volo o istruzione MCC sul corrispondente FNPT II/III MCC, FTD 2/3 o FFS, sotto la supervisione di un TRI, SFI o MCCI designato per quel fine dall'ATO. Queste ore di istruzione di volo sotto supervisione devono includere la valutazione della competenza del richiedente come stabilito nella parte FCL.920.

- b) I richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato FI, TRI, CRI, IRI o SFI vengono accreditati in pieno ai fini del requisito di cui alla lettera a), punto 1.

FCL.940.MCCI MCCI — Rinnovo e ripristino

- a) Ai fini del rinnovo di un certificato MCCI, il richiedente deve aver soddisfatto i requisiti di cui alla sezione FCL.930.MCCI, lettera a), punto 3, sul corrispondente tipo di FNPT II/III, FTD 2/3 o FFS, entro gli ultimi 12 mesi del periodo di validità del certificato MCCI.
- b) Ripristino. Qualora il certificato MCCI sia scaduto, il richiedente deve soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.930.MCCI, lettera a), punti 2 e 3, sul corrispondente tipo di FNPT II/III MCC, FTD 2/3 o FFS.

SEZIONE 9***Requisiti specifici per l'istruttore dell'addestramento sui dispositivi di simulazione — STI*****FCL.905.STI STI — Privilegi e condizioni**

- a) I privilegi di uno STI consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo, nella categoria di aeromobili appropriata, per:
 - 1) il rilascio di una licenza;

▼B

- 2) il rilascio, rinnovo o ripristino di una IR e di un'abilitazione per classe o per tipo per aeromobili a equipaggio singolo, con l'eccezione di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo.
- b) Privilegi aggiuntivi per un STI(A). I privilegi di un STI(A) includono l'istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo durante l'addestramento primario per l'abilità di pilotaggio del corso di addestramento integrato MPL.

FCL.910.STI STI — Privilegi ristretti

I privilegi di un STI saranno ristretti a un FNPT II/III, FTD 2/3 o FFS utilizzati durante il corso di addestramento STI.

I privilegi possono essere estesi ad altri FSTD rappresentativi di altri tipi di aeromobili qualora il titolare abbia:

- a) completato la parte FFS del corso TRI sul tipo applicabile;
- b) superato i controlli di professionalità per l'abilitazione per tipo su aeromobile specifico in un FFS rappresentativo del tipo appropriato, entro i 12 mesi precedenti la richiesta;
- c) condotto, in un corso di abilitazione per tipo, almeno una sessione su FSTD relativa ai compiti di un STI della durata minima di 3 ore sul tipo di aeromobile applicabile, sotto la supervisione di un esaminatore per istruttori di volo (FIE).

FCL.915.STI STI — Prerequisiti

Il richiedente un certificato STI deve:

- a) essere o essere stato titolare, entro i 3 anni precedenti la data della richiesta, di una licenza di pilotaggio e privilegi di istruttore appropriati ai corsi nei quali desidera insegnare;
- b) aver completato in un FNPT i corrispondenti controlli di professionalità per l'abilitazione per classe o per tipo, entro il periodo di 12 mesi precedenti la data della richiesta.

Il richiedente di un STI(A) che desideri insegnare soltanto sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD), deve completare solo le esercitazioni appropriate per un test di abilitazione per il rilascio di una PPL(A);

- c) inoltre, per un STI(H), aver completato almeno 1 ora di volo come osservatore nella cabina di pilotaggio del tipo di elicottero applicabile, entro i 12 mesi precedenti la data della richiesta.

FCL.930.STI STI — Corso di addestramento

- a) Il corso di addestramento per un STI deve includere almeno 3 ore di istruzione di volo relativa ai compiti di un STI in un FFS, FTD 2/3 o FNPT II/III, sotto la supervisione di un FIE. Queste ore di istruzione di volo sotto supervisione devono includere la valutazione della competenza del richiedente così come descritto nella parte FCL.920.

I richiedenti di un STI(A) che desiderano insegnare soltanto su un BITD, devono completare l'istruzione di volo su un BITD.

- b) Per i richiedenti di un STI(H), il corso deve anche includere la parte FFS del corso TRI corrispondente.

▼B**FCL.940.STI Rinnovo e ripristino del certificato STI**

a) Rinnovo. Ai fini del rinnovo di un certificato STI il richiedente deve, entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato STI:

- 1) aver condotto almeno 3 ore di istruzione di volo in un FFS o FNPT II/III o BITD, come parte di un corso completo CPL, IR, PPL o corso per l'abilitazione per classe o per tipo; e
- 2) aver superato le sezioni applicabili dei controlli di professionalità in un FFS, FTD 2/3 o FNPT II/III nel quale l'istruzione di volo viene di solito condotta, conformemente all'appendice 9 di questa parte per la corrispondente classe o tipo di aeromobile.

Per un STI(A) che desideri insegnare soltanto su BITD, i controlli di professionalità includeranno solo le esercitazioni appropriate per un test di abilitazione per il rilascio di una PPL(A).

b) Ripristino. Qualora il certificato STI sia scaduto, il richiedente deve:

- 1) ricevere addestramento di aggiornamento come un STI presso un'ATO;
- 2) superare le sezioni applicabili dei controlli di professionalità in un FFS, FTD 2/3 o FNPT II/III nel quale l'istruzione di volo viene di solito condotta, conformemente all'appendice 9 di questa parte per la corrispondente classe o tipo di aeromobile.

Per un STI(A) che desideri insegnare soltanto su BITD, i controlli di professionalità includono solo le esercitazioni appropriate per un test di abilitazione per il rilascio di una PPL(A).

- 3) effettuare nell'ambito di un corso completo CPL, IR, PPL o di un corso per l'abilitazione per classe o per tipo almeno 3 ore di istruzione di volo sotto la supervisione di un FI, CRI(A), IRI o TRI(H) designato dall'ATO per questo fine. Almeno 1 ora di istruzione di volo deve essere supervisionata da un FIE(A).

SEZIONE 10***Istruttore per l'abilitazione al volo in montagna - MI*****FCL.905.MI MI — privilegi e condizioni**

I privilegi di un MI consistono nel condurre istruzione di volo per il rilascio di un'abilitazione per il volo in montagna.

FCL.915.MI MI — Prerequisiti

Il richiedente di un certificato MI deve:

- a) essere titolare di un certificato FI, CRI o TRI, con privilegi per velivoli a equipaggio singolo;
- b) essere titolare di un'abilitazione per il volo in montagna.

FCL.930.MI MI — Corso di addestramento

- a) Il corso di addestramento per un MI deve includere la valutazione della competenza del richiedente così come descritto nella parte FCL.920.

▼B

- b) Prima di frequentare il corso, i richiedenti devono aver superato una prova in volo preliminare con un MI titolare di un certificato FI per valutare la loro esperienza e capacità a frequentare il corso di addestramento.

▼M3**FCL.940.MI Validità del certificato MI**

Il certificato MI rimane valido per tutto il periodo di validità del certificato FI, TRI o CRI.

▼B*SEZIONE 11**Requisiti specifici per l'istruttore per le prove in volo — FTI***FCL.905.FTI FTI — Privilegi e condizioni**

- a) I privilegi di un istruttore per le prove in volo (FTI) consistono nel fornire istruzione, nella categoria di aeromobili appropriata, per:
- 1) il rilascio delle abilitazioni per le prove in volo di categoria 1 o 2, sempre che sia titolare della corrispondente categoria dell'abilitazione per le prove in volo;
 - 2) il rilascio di un certificato FTI nella corrispondente categoria dell'abilitazione per le prove in volo, sempre che l'istruttore abbia almeno 2 anni di esperienza in corsi finalizzati al rilascio delle abilitazioni per le prove in volo.
- b) I privilegi di un FTI titolare di un'abilitazione per le prove in volo di categoria 1 includono la fornitura di istruzione di volo anche in relazione alle abilitazioni delle prove in volo di categoria 2.

FCL.915.FTI FTI — Prerequisiti

Il richiedente un certificato FTI deve:

- a) essere titolare di un'abilitazione per le prove in volo rilasciata conformemente alla parte FCL.820;
- b) aver completato almeno 200 ore di prove in volo di categoria 1 o 2.

FCL.930.FTI FTI — Corso di addestramento

- a) Il corso di addestramento per un FTI deve includere almeno:
- 1) 25 ore di insegnamento e apprendimento;
 - 2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze tecniche, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula e al simulatore;
 - 3) 5 ore di istruzione di volo sotto la supervisione di un FTI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FTI, lettera b). Tali ore devono includere la valutazione della competenza del richiedente come descritto nella parte FCL.920.
- b) riconoscimento dei crediti:
- 1) i richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato di istruttore ricevono tutti i crediti in relazione al requisito di cui alla lettera a), punto 1;
 - 2) inoltre, i richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato FI o TRI nella corrispondente categoria di aeromobili ricevono tutti i crediti in relazione ai requisiti di cui alla lettera a), punto 2.

FCL.940.FTI FTI — Rinnovo e ripristino

- a) Rinnovo. Ai fini del rinnovo di un certificato FTI, il richiedente deve, entro il periodo di validità del certificato FTI, soddisfare 1 dei seguenti requisiti:
- 1) completare almeno:
 - i) 50 ore di prove in volo, di cui almeno 15 devono essere effettuate nei 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato FTI; e

▼B

- ii) 5 ore di istruzione di volo per le prove in volo nei 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato FTI; oppure
- 2) l'addestramento di aggiornamento deve basarsi sulla parte dell'istruzione pratica di volo del corso di addestramento FTI, conformemente alla parte FCL.930.FTI, lettera a), punto 3), e includere almeno 1 volo di istruzione sotto la supervisione di un FTI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FTI, lettera b).
- b) Ripristino. Qualora il certificato FTI sia scaduto, il richiedente deve sottoporsi a un addestramento di aggiornamento come FTI presso un'ATO. Il corso di aggiornamento deve soddisfare quantomeno i requisiti di cui alla parte FCL.930.FTI, lettera a), punto 3.

SOTTOPARTE K***ESAMINATORI******SEZIONE 1******Requisiti comuni*****FCL.1000 Certificati di esaminatore**

- a) Generalità. I titolari di un certificato di esaminatore devono:
 - 1) essere titolari di una licenza, abilitazione o certificato equivalente a quelli per i quali sono autorizzati a condurre i test di abilitazione, i controlli di professionalità o le valutazioni delle competenze e il privilegio di insegnare negli stessi;
 - 2) essere qualificati a operare come pilota in comando sull'aeromobile durante un test di abilitazione, i controlli di professionalità o la valutazione della competenza, se condotte sull'aeromobile.
- b) Condizioni speciali:
 - 1) nel caso dell'introduzione di nuovi aeromobili negli Stati membri o nella flotta di un operatore, qualora non sia possibile soddisfare i requisiti di cui alla presente sottoparte, l'autorità competente può rilasciare un certificato specifico che attribuisce i privilegi per condurre i test di abilitazione e i controlli di professionalità. Tale certificato è limitato ai test di abilitazione e ai controlli di professionalità necessari ai fini dell'introduzione del nuovo tipo di aeromobile e la sua validità non deve, in alcun caso, essere superiore a 1 anno;
 - 2) i titolari di un certificato rilasciato conformemente alla lettera b), punto 1), che intendano richiedere un certificato di esaminatore devono soddisfare i prerequisiti e i requisiti per il rinnovo stabiliti per quella categoria di esaminatore.
- c) Esame al di fuori del territorio degli Stati membri:
 - 1) in deroga alla lettera a), nel caso di test di abilitazione e controlli di professionalità presso un'ATO ubicata al di fuori del territorio degli Stati membri, l'autorità competente dello Stato membro può rilasciare un certificato di esaminatore a un titolare di licenza di pilotaggio rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago, a condizione che il richiedente:
 - i) sia titolare almeno di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato equivalente a quello per cui è autorizzato a condurre i test di abilitazione, i controlli di professionalità o le valutazioni di competenza, e, in ogni caso, almeno una CPL;
 - ii) sia conforme ai requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del certificato di esaminatore appropriato; e

▼B

- iii) dimostri all'autorità competente di possedere il livello di conoscenza delle norme europee per la sicurezza aerea adeguato per potere esercitare i privilegi di esaminatore conformemente a questa parte;
- 2) il certificato di cui al punto 1 è limitato alla fornitura di test di valutazione e controlli/test di professionalità:
 - i) al di fuori del territorio degli Stati membri; e
 - ii) ai piloti che abbiano una conoscenza sufficiente della lingua del test/controllo.

FCL.1005 Limitazione dei privilegi in caso di interessi propri

Gli esaminatori non devono condurre:

- a) test di abilitazione o valutazioni della competenza dei richiedenti il rilascio di una licenza, abilitazione o certificato:

▼M4

- 1) ai quali hanno fornito più del 25 % dell'istruzione di volo richiesta per la licenza, l'abilitazione o il certificato per il quale viene svolto il test di abilitazione o la valutazione della competenza; oppure

▼B

- 2) qualora siano stati responsabili della raccomandazione per il test di abilitazione, conformemente alla parte FCL.030, lettera b);
- b) test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze quando ritengono che la loro oggettività possa essere compromessa.

FCL.1010 Prerequisiti per gli esaminatori

I richiedenti di un certificato di esaminatore devono dimostrare:

- a) di possedere la conoscenza, una formazione ed esperienza adeguate ai privilegi di un esaminatore;
- b) di non essere stati sottoposti ad alcuna sanzione, compresa la sospensione, limitazione o revoca di alcuna delle loro licenze e abilitazioni o dei certificati rilasciati conformemente a questa parte, a causa del non soddisfacimento del regolamento di base e delle sue norme di attuazione negli ultimi 3 anni.

FCL.1015 Standardizzazione per gli esaminatori

- a) I richiedenti un certificato di esaminatore devono frequentare un corso di standardizzazione erogato dall'autorità competente o da un'ATO e approvato dall'autorità competente.
- b) Il corso di standardizzazione deve avere carattere teorico-pratico e includere almeno:
 - 1) 2 test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze per le licenze, abilitazioni o certificati per i quali il richiedente intende ottenere i privilegi per condurre test e controlli;
 - 2) istruzione sui requisiti applicabili di questa parte e i requisiti per le operazioni di volo, la condotta di test di abilitazione, controlli di professionalità e valutazioni delle competenze e relative documentazione e relazioni;
 - 3) un briefing sulle procedure amministrative nazionali, sui requisiti per la protezione dei dati personali, nonché in materia di responsabilità, assicurazione per gli incidenti e costi;

▼M3

- 4) istruzioni sulla necessità di riesaminare e applicare i punti di cui al paragrafo 3 quando si effettuano test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze di richiedenti per i quali l'autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato all'esaminatore; e

▼M3

- 5) istruzioni su come avere accesso alle procedure e requisiti nazionali di altre autorità competenti quando necessario.
- c) I titolari di un certificato di esaminatore non possono condurre test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze con i richiedenti per i quali l'autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato all'esaminatore, a meno che non abbiano riesaminato le ultime informazioni disponibili sulle pertinenti procedure nazionali dell'autorità competente dei richiedenti.

▼B**FCL.1020 Valutazione della competenza degli esaminatori**

I richiedenti un certificato di esaminatore devono dimostrare la loro competenza a un ispettore dell'autorità competente o a un esaminatore esperto appositamente autorizzato dall'autorità competente responsabile per il certificato dell'esaminatore, attraverso un test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazione delle competenze nel ruolo di esaminatore per il quale intende ottenere i privilegi, compresi il briefing, la condotta del test di abilitazione, i controlli di professionalità o la valutazione delle competenze e valutazione della persona sottoposta al test, ai controlli o alla valutazione, debriefing e registrazione della documentazione.

FCL.1025 Validità, rinnovo e ripristino dei certificati di esaminatore

- a) Validità. Un certificato di esaminatore ha validità di 3 anni.
- b) Rinnovo. Un certificato di esaminatore viene rinnovato quando il titolare ha, durante il periodo di validità del certificato:
 - 1) condotto ogni anno almeno 2 test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze;
 - 2) frequentato, durante l'ultimo anno di validità, un seminario di aggiornamento per esaminatori impartito dall'autorità competente o da un'ATO e approvato dall'autorità competente;
 - 3) uno dei test di abilitazione o controlli di professionalità completati durante l'ultimo anno di validità conformemente al punto 1 deve essere valutato da un ispettore dell'autorità competente o da un esaminatore esperto appositamente autorizzato dall'autorità competente responsabile per il certificato dell'esaminatore;
 - 4) qualora il richiedente un rinnovo possieda i privilegi per più di una categoria di esaminatore, tutti i privilegi di esaminatore possono essere rinnovati congiuntamente se il richiedente soddisfa i requisiti di cui alla lettera b), punti 1 e 2, e alla parte FCL.1020 per una delle categorie del certificato di esaminatore posseduto, di concerto con l'autorità competente.
- c) Ripristino. Qualora il certificato sia scaduto, i richiedenti devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera b), punto 2 e alla parte FCL.1020 prima di poter riprendere a esercitare i privilegi.
- d) Un certificato di esaminatore può essere rinnovato o ripristinato soltanto se il richiedente dimostra di continuare a soddisfare i requisiti di cui alle parti FCL.1010 e FCL.1030.

FCL.1030 Condotta dei test di abilitazione, controlli di professionalità e valutazioni delle competenze

- a) Nel condurre i test di abilitazione, controlli di professionalità e valutazioni delle competenze, gli esaminatori devono:
 - 1) garantire di essere in grado di comunicare con il richiedente senza barriere linguistiche;
 - 2) verificare che il richiedente soddisfi tutti i requisiti di questa parte in merito alla qualifica, addestramento ed esperienza per il rilascio, rinnovo o ripristino della licenza, abilitazione o certificato per il quale vengono effettuati i test di abilitazione, i controlli di professionalità o valutazione delle competenze;

▼B

- 3) informare i richiedenti sulle conseguenze cui vanno incontro se forniscono informazioni incomplete, non accurate o false in merito al loro addestramento ed esperienza di volo.
- b) A seguito del completamento del test di abilitazione o dei controlli di professionalità, l'esaminatore deve:
- 1) informare il richiedente in merito ai risultati del test. Nel caso di un superamento parziale o del mancato superamento del test, l'esaminatore deve informare il richiedente che non potrà esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando il test non verrà completamente superato. L'esaminatore deve illustrare al richiedente la necessità di un addestramento aggiuntivo e comunicargli il diritto a presentare ricorso;
 - 2) in caso di superamento dei controlli di professionalità o valutazione della competenza per il rinnovo o il ripristino, riportare sulla licenza o certificato del richiedente la nuova data di scadenza dell'abilitazione o certificato, se specificatamente autorizzato a tal fine dall'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente;
 - 3) fornire al richiedente una relazione firmata in merito al test di abilitazione o ai controlli di professionalità e presentare tempestivamente copie della relazione all'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente e all'autorità competente che aveva rilasciato il certificato di esaminatore. La relazione deve includere:
 - i) una dichiarazione che l'esaminatore ha ricevuto informazioni dal richiedente in merito alla sua esperienza e istruzione, e che ha ritenuto che tale esperienza e istruzione soddisfi i requisiti applicabili contenuti in questa parte;
 - ii) una conferma che tutte le manovre ed esercitazioni richieste sono state completate e, se del caso, informazioni sui risultati dell'esame teorico orale. Nel caso del non superamento di una parte, l'esaminatore ne registra le motivazioni;
 - iii) il risultato del test, dei controlli o della valutazione della competenza;

▼M3

- iv) una dichiarazione che l'esaminatore ha riesaminato e applicato le procedure e i requisiti dell'autorità competente del richiedente, qualora l'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato all'esaminatore;
- v) una copia del certificato di esaminatore indicante la portata dei suoi privilegi di esaminatore ai fini di test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze di richiedenti per i quali l'autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato all'esaminatore.

▼B

- c) Gli esaminatori devono mantenere la documentazione per 5 anni con i dettagli di tutti i test di abilitazione, controlli di professionalità e valutazioni della competenza svolti e i relativi risultati.
- d) Su richiesta dell'autorità competente responsabile per il certificato dell'esaminatore o dell'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente, gli esaminatori devono fornire tutta la documentazione e le relazioni, così come ogni altra informazione richiesta per attività di sorveglianza.

*SEZIONE 2**Requisiti specifici per esaminatori di volo — FE***FCL.1005.FE FE — Privilegi e condizioni**

- a) FE(A). I privilegi di un FE per velivoli consistono nell'effettuare:

▼B

- 1) test di abilitazione per il rilascio della PPL(A) e test di abilitazione e controlli di professionalità per le abilitazioni per classe e per tipo a equipaggio singolo associate, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 1 000 ore di volo come pilota su velivoli o TMG, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
- 2) test di abilitazione per il rilascio della CPL(A) e test di abilitazione e controlli di professionalità per le abilitazioni per classe e per tipo a equipaggio singolo associate, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 2 000 ore di volo come pilota su velivoli o TMG, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
- 3) test di abilitazione e controlli di professionalità per la LAPL(A), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli o TMG, comprendenti almeno 100 ore di istruzione di volo;
- 4) test di abilitazione per il rilascio di un'abilitazione al volo in montagna, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli o TMG, comprendenti almeno 500 decolli e atterraggi di addestramento per l'abilitazione al volo in montagna;

▼M3

- 5) i controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di EIR, sempre che l'esaminatore di volo (FE) abbia completato almeno 1 500 ore come pilota su velivoli e soddisfi i requisiti della norma FCL.1010.IRE, lettera a), paragrafo 2.

▼B

- b) FE(H). I privilegi di un FE per elicotteri consistono nel condurre:

- 1) test di abilitazione per il rilascio della PPL(H) e test di abilitazione e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su elicotteri monomotore a equipaggio singolo registrate in una PPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
- 2) test di abilitazione per il rilascio della CPL(H) e test di abilitazione e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su elicotteri monomotore a equipaggio singolo registrate in una CPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato 2 000 ore di volo come pilota su elicotteri, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
- 3) test di abilitazione e controlli di professionalità per abilitazioni per tipo su elicotteri plurimotore a equipaggio singolo registrate in una PPL(H) o una CPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato i requisiti di cui ai punti 1) o 2), ove applicabile, e sia titolare di una CPL(H) o una ATPL(H) e, ove applicabile, una IR(H);
- 4) test di abilitazione e controlli di professionalità per la LAPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su elicotteri, comprendenti almeno 150 ore di istruzione di volo.

- c) FE(As). I privilegi di un FE per dirigibili consistono nel condurre test di abilitazione per il rilascio della PPL(As) e CPL(As) e i test di abilitazione e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su dirigibili, sempre che l'esaminatore abbia completato 500 ore di volo come pilota su dirigibili, comprese 100 ore di istruzione di volo.

▼B

d) FE(S). I privilegi di un FE per alianti consistono nel condurre:

- 1) test di abilitazione e controlli di professionalità per la SPL e la LAPL(S), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 150 ore o 300 lanci di istruzione di volo;
- 2) controlli di professionalità per l'estensione dei privilegi SPL a voli commerciali, sempre che l'esaminatore abbia completato 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 90 ore di istruzione di volo;

▼M3

- 3) test di abilitazione per l'estensione dei privilegi SPL o LAPL(S) a TMG, sempre che l'esaminatore abbia completato 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 50 ore di istruzione di volo su TMG;
- 4) test di abilitazione e controlli di professionalità per l'abilitazione al cloud flying, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 200 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, con almeno 5 ore o 25 voli di istruzione di volo per l'abilitazione cloud flying o almeno 10 ore di istruzione di volo per la EIR o la IR(A).

▼B

e) FE(B). I privilegi di un FE per palloni liberi consistono nel condurre:

- 1) test di abilitazione per il rilascio della BPL e la LAPL(B) e i test di abilitazione e controlli di professionalità per l'estensione dei privilegi a un'altra classe o gruppo di palloni liberi, sempre che l'esaminatore abbia completato 250 ore di volo come pilota su palloni liberi, comprese 50 ore di istruzione di volo;
- 2) controlli di professionalità per l'estensione dei privilegi BPL a voli commerciali, sempre che l'esaminatore abbia completato 300 ore di volo come pilota su palloni liberi, di cui 50 nello stesso gruppo di palloni liberi per i quali si desidera l'estensione. Le 300 ore di volo devono includere 50 ore di istruzione di volo.

FCL.1010.FE FE — Prerequisiti

Il richiedente di un certificato FE deve essere titolare di:

un certificato FI nella corrispondente categoria di aeromobili.

*SEZIONE 3**Requisiti specifici per gli esaminatori dell'abilitazione per tipo — TRE***FCL.1005.TRE TRE — Privilegi e condizioni**

a) TRE(A) e TRE(PL). I privilegi di un TRE per velivoli o convertiplani consistono nel condurre:

- 1) test di abilitazione per il rilascio iniziale delle abilitazioni per tipo per velivoli o convertiplani, ove applicabile;

▼M3

- 2) controlli di professionalità per il rinnovo o ripristino delle abilitazioni per tipo, EIR e IR;

▼B

- 3) test di abilitazione per il rilascio di ATPL(A);
- 4) test di abilitazione per il rilascio di MPL, sempre che l'esaminatore soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.925;

▼B

- 5) valutazioni della competenza per il rilascio, rinnovo o ripristino di un certificato TRI o SFI nella corrispondente categoria di aeromobili, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 3 anni come TRE.
- b) TRE(H). I privilegi di un TRE(H) consistono nel condurre:
- 1) test di abilitazione e controlli di professionalità per il rilascio, rinnovo o ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
 - 2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di abilitazioni IR, o per l'estensione dell'abilitazione IR(H) da elicotteri monomotore a elicotteri plurimotore, sempre che un TRE(H) possieda una valida abilitazione IR(H);
 - 3) test di abilitazione per il rilascio di ATPL(H);
 - 4) valutazioni della competenza per il rilascio, rinnovo o ripristino di un certificato TRI(H) o SFI(H), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 3 anni come TRE.

FCL.1010.TRE TRE — Prerequisiti

- a) TRE(A) e TRE(PL). I richiedenti di un certificato TRE per velivoli e convertiplani devono:
- 1) nel caso di velivoli a equipaggio plurimo o convertiplani, aver completato 1 500 ore di volo come pilota su velivoli a equipaggio plurimo o convertiplani, ove applicabile, di cui almeno 500 devono essere effettuate come pilota in comando;
 - 2) nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, aver completato 500 ore di volo come pilota su velivoli a equipaggio singolo, di cui almeno 200 devono essere effettuate come pilota in comando;
 - 3) essere titolare di una CPL o una ATPL e un certificato TRI per il tipo corrispondente;
 - 4) ai fini del rilascio iniziale di un certificato TRE, aver completato almeno 50 ore di istruzione di volo come un TRI, FI o SFI nel tipo corrispondente o in un FSTD che rappresenti tale tipo.
- b) TRE(H). I richiedenti di un certificato TRE h) per elicotteri devono:
- 1) essere titolare di un certificato TRI(H) o, nel caso di elicotteri monomotore a equipaggio singolo, un certificato FI(H) valido per il tipo corrispondente;
 - 2) ai fini del rilascio iniziale di un certificato TRE, aver completato 50 ore di istruzione di volo come un TRI, FI o SFI nel tipo corrispondente o un FSTD che rappresenti tale tipo;
 - 3) nel caso di elicotteri a equipaggio plurimo, essere titolare di una CPL(H) o una ATPL(H) e aver completato 1 500 ore di volo come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo, di cui almeno 500 devono essere effettuate come pilota in comando;
 - 4) nel caso di elicotteri plurimotore a equipaggio singolo:
 - i) aver completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, di cui almeno 500 come pilota in comando;
 - ii) essere titolare di una CPL(H) o una ATPL(H) e, ove applicabile, di una valida abilitazione IR(H);

▼ B

- 5) nel caso di elicotteri monomotore a equipaggio singolo:
- i) aver completato 750 ore di volo come pilota su elicotteri, di cui almeno 500 come pilota in comando;

▼ M3

- ii) essere titolare di una CPL(H) o ATPL(H).

▼ B

- 6) prima che i privilegi di un TRE(H) vengano estesi dai privilegi su plurimotore a equipaggio singolo ai privilegi su plurimotore a equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicotteri, il titolare deve aver effettuato almeno 100 ore in operazioni a equipaggio plurimo su questo tipo;
- 7) nel caso di richiedenti che richiedono per la prima volta il certificato TRE su plurimotore a equipaggio plurimo, il requisito delle 1 500 ore di esperienza di volo su elicotteri a equipaggio plurimo di cui alla lettera b), punto 3, può essere considerato soddisfatto qualora abbiano completato le 500 ore di volo come pilota in comando su un elicottero a equipaggio plurimo dello stesso tipo.

*SEZIONE 4****Requisiti specifici per gli esaminatori di abilitazione per classe — CRE*****FCL.1005.CRE CRE — Privilegi**

I privilegi di un CRE consistono nel condurre, per velivoli a equipaggio singolo con l'eccezione di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo:

- a) test di abilitazione per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo;
- b) controlli di professionalità per:
 - 1) il rinnovo o ripristino delle abilitazioni per classe e per tipo;
 - 2) il rinnovo e ripristino delle abilitazioni IR, sempre che un CRE soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.1010.IRE, lettera a);
- 3) il rinnovo e ripristino delle abilitazioni EIR, sempre che un CRE abbia completato almeno 1 500 ore come pilota su velivoli e soddisfi i requisiti di cui alla norma FCL.1010.IRE, lettera a), paragrafo 2.

▼ M3**▼ M4**

- c) test di abilitazione per l'estensione di privilegi LAPL(A) ad un'altra classe o variante di velivolo.

▼ B**FCL.1010.CRE CRE — Prerequisiti**

I richiedenti un certificato CRE devono:

- a) essere titolari di CPL(A), MPL(A) o ATPL(A) con privilegi per equipaggio singolo o esserne stati titolari e essere titolari di una PPL(A);
- b) essere titolari di un certificato CRI per la corrispondente classe o tipo;
- c) aver completato 500 ore di volo come pilota su velivoli.

*SEZIONE 5****Requisiti specifici per gli esaminatori per l'abilitazione al volo strumentale — IRE*****▼ M3****FCL.1005.IRE IRE — Privilegi**

I privilegi del titolare di un certificato IRE consistono nel condurre test di abilitazione per il rilascio e controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di abilitazioni EIR o IR.

▼ B**FCL.1010.IRE IRE — Prerequisiti**

- a) IRE(A). I richiedenti di un certificato IRE per velivoli devono essere titolari di un IRI(A) e aver completato:

▼B

- 1) 2 000 ore di volo come pilota di velivoli; e
 - 2) 450 ore di volo secondo le regole del volo strumentale, di cui 250 effettuate nella funzione di istruttore.
- b) IRE(H). I richiedenti di un certificato IRE per elicotteri devono possedere un IRI(H) e aver completato:
- 1) 2 000 ore di volo come pilota di elicotteri; e
 - 2) 300 ore di volo strumentale su elicotteri, di cui 200 effettuate nella funzione di istruttore.
- c) IRE(As). I richiedenti di un certificato IRE per dirigibili devono possedere un IRI(As) e aver completato:
- 1) 500 ore di volo come pilota di dirigibili; e
 - 2) 100 ore di volo strumentale su dirigibili, di cui 50 effettuate nella funzione di istruttore.

*SEZIONE 6****Requisiti specifici per gli esaminatori per dispositivi di addestramento al volo — SFE*****FCL.1005.SFE SFE — Privilegi e condizioni**

- a) SFE(A) e SFE(PL). I privilegi di un SFE per velivoli o convertiplani consistono nel condurre in un FFS:
- 1) test di abilitazione e controlli di professionalità per il rilascio, rinnovo o ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli ad equipaggio plurimo o convertiplani, a seconda dei casi;
 - 2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni IR, sempre che un SFE soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.1010.IRE per la corrispondente categoria di aeromobili;
 - 3) test di abilitazione per il rilascio della ATPL(A);
 - 4) test di abilitazione per il rilascio della MPL, sempre che l'esaminatore soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.925;
 - 5) valutazioni della competenza per il rilascio, rinnovo o ripristino di un certificato SFI nella corrispondente categoria di aeromobili, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 3 anni come un SFE.
- b) SFE(H). I privilegi di un SFE per elicotteri consistono nel condurre in un FFS:
- 1) test di abilitazione e controlli di professionalità per il rilascio, rinnovo o ripristino delle abilitazioni per tipo; e
 - 2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni IR, sempre che un SFE soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.1010.IRE, lettera b);
 - 3) test di abilitazione per il rilascio della ATPL(H);
 - 4) test di abilitazione e controlli di professionalità per il rilascio, rinnovo o ripristino di un certificato SFI(H), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 3 anni come SFE.

FCL.1010.SFE SFE — Prerequisiti

- a) SFE(A). I richiedenti di un certificato SFE per velivoli devono:
- 1) possedere una licenza ATPL(A), un'abilitazione per classe o per tipo e un certificato SFI(A) per il corrispondente tipo di velivoli;

▼B

- 2) aver completato almeno 1 500 ore di volo come pilota su velivoli ad equipaggio plurimo;
 - 3) ai fini del rilascio iniziale di un certificato SFE, aver completato almeno 50 ore di istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo come SFI(A) sul tipo corrispondente.
- b) SFE(H). I richiedenti di un certificato SFE per elicotteri devono:
- 1) possedere una licenza ATPL(H), un'abilitazione per tipo e un certificato SFI(H) per il corrispondente tipo di elicotteri;
 - 2) aver completato almeno 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo;
 - 3) ai fini del rilascio iniziale di un certificato SFE, aver completato almeno 50 ore di istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo come SFI(H) sul tipo corrispondente.

*SEZIONE 7**Requisiti specifici per l'esaminatore per istruttori di volo — FIE***FCL.1005.FIE FIE — Privilegi e condizioni**

- a) FIE(A). I privilegi di un FIE su velivoli consistono nel condurre valutazioni di competenze per il rilascio, rinnovo o ripristino di certificati per FI(A), CRI(A), IRI(A) e TRI(A) su velivoli ad equipaggio singolo, sempre che sia in possesso del corrispondente certificato di istruttore.
- b) FIE(H). I privilegi di un FIE su elicotteri consistono nel condurre valutazioni di competenze per il rilascio, rinnovo o ripristino di certificati per FI(H), IRI(H) e TRI(H) su elicotteri ad equipaggio singolo, sempre che sia in possesso del corrispondente certificato di istruttore.
- c) FIE(As), (S), (B). I privilegi di un FIE su alianti, alianti a motore, palloni liberi e dirigibili consistono nel condurre valutazioni di competenze per il rilascio, rinnovo o ripristino di certificati di istruttore sulla corrispondente categoria di aeromobili, sempre che sia in possesso del corrispondente certificato di istruttore.

FCL.1010.FIE FIE — Prerequisiti

- a) FIE(A). I richiedenti di un certificato FIE per velivoli devono:

nel caso di richiedenti che desiderano condurre valutazioni delle competenze:
 - 1) essere titolari del corrispondente certificato di istruttore, ove applicabile;
 - 2) aver completato 2 000 ore di volo come pilota di velivoli o TMG; e
 - 3) aver completato almeno 100 ore di volo fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore.
- b) FIE(H). I richiedenti di un certificato FIE per elicotteri devono:
 - 1) essere titolari del corrispondente certificato di istruttore, ove applicabile;
 - 2) aver completato 2 000 ore di volo come pilota di elicotteri;
 - 3) aver completato almeno 100 ore di volo fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore.

▼B

- c) FIE(As). I richiedenti di un certificato FIE per dirigibili devono:
 - 1) aver completato 500 ore di volo come pilota su dirigibili;
 - 2) avere effettuato almeno 20 ore di volo fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato FI(As);
 - 3) essere titolari del corrispondente certificato di istruttore.
- d) FIE(S). I richiedenti di un certificato FIE per alianti devono:
 - 1) essere titolari del corrispondente certificato di istruttore;
 - 2) aver completato 500 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore;
 - 3) aver completato:
 - i) per i richiedenti che intendano condurre valutazioni delle competenze su TMG, 10 ore o 30 decolli fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore su TMG;
 - ii) in tutti gli altri casi, 10 ore o 30 lanci fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore.
- e) FIE(B). I richiedenti di un certificato FIE per palloni liberi devono:
 - 1) essere titolari del corrispondente certificato di istruttore;
 - 2) aver completato 350 ore di volo come pilota su palloni liberi;
 - 3) aver completato 10 ore fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore.

▼ B*Appendice I***Accreditamento della conoscenza teorica****▼ M4****A. ACCREDITAMENTO DELLA CONOSCENZA TEORICA AI FINI DEL RILASCIO DI UNA LICENZA DI PILOTA — ISTRUZIONE INTEGRATIVA E REQUISITI D'ESAME****▼ B****1. LAPL, PPL, BPL e SPL**

- 1.1. Ai fini del rilascio di una LAPL, il titolare di una LAPL in un'altra categoria di aeromobili ottiene il massimo dei crediti in relazione alla conoscenza teorica nelle materie comuni stabilite nella parte FCL.120, lettera a).

▼ M4

- 1.2. Fatto salvo il paragrafo precedente, ai fini del rilascio di una LAPL, PPL, BPL o SPL, il titolare di una licenza in un'altra categoria di aeromobili deve frequentare un corso di teoria e superare gli esami teorici al livello appropriato nelle seguenti materie:

- principi del volo,
- procedure operative,
- prestazioni in volo e pianificazione del volo,
- conoscenza generale dell'aeromobile,
- navigazione.

▼ B

- 1.3. Ai fini del rilascio di una PPL, BPL o SPL, il titolare di una LAPL nella stessa categoria di aeromobili ottiene il massimo dei crediti in relazione all'istruzione teorica e ai requisiti d'esame.

▼ M4

- 1.4. In deroga al paragrafo 1.2, per il rilascio di una LAPL (A), i titolari di una LAPL (S) con estensione per TMG devono dimostrare di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per la classe velivolo monomotore a pistoncini terrestri in conformità alla norma FCL. 135. A, lettera a), punto 2.

▼ B**2. CPL**

- 2.1. Il richiedente una CPL, titolare di una CPL in un'altra categoria di aeromobili, deve aver ricevuto un'istruzione teorica integrativa in un corso approvato sulla base delle differenze identificate tra i programmi di studio della CPL per diverse categorie di aeromobili.
- 2.2. Il richiedente deve superare gli esami teorici, come definito nella presente parte, nelle corrispondenti categorie di aeromobili per le materie seguenti:
- 021 — conoscenza generale dell'aeromobile: cellula e sistemi, impianto elettrico, impianto motopropulsori, equipaggiamenti di emergenza,
 - 022 — conoscenza generale dell'aeromobile: strumentazione,
 - 032/034 — velivoli o elicotteri ad alte prestazioni, come applicabile,
 - 070 — procedure operative, e
 - 080 — principi del volo.
- 2.3. Il richiedente una CPL che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una IR nella stessa categoria di aeromobili riceve crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:
- prestazioni umane,
 - meteorologia.

▼B**3. ATPL**

- 3.1. Il richiedente una ATPL, titolare di una ATPL in un'altra categoria di aeromobili deve aver ricevuto un'istruzione teorica integrativa presso un'ATO secondo le differenze identificate tra i programmi di studio della licenza ATPL per diverse categorie di aeromobili.

▼M3

- 3.2. Il richiedente deve superare gli esami teorici, come definito in questa parte, per le materie seguenti nelle corrispondenti categorie di aeromobili:

021 — conoscenza generale dell'aeromobile: cellula e sistemi, impianto elettrico, impianto motopropulsori, equipaggiamenti di emergenza,

022 — conoscenza generale dell'aeromobile: strumentazione,

032/034 — prestazioni velivoli o elicotteri, ove applicabile,

070 — procedure operative, e

080 — principi del volo

▼B

- 3.3. Il richiedente una ATPL(A) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(A) ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nella materia comunicazioni VFR.

- 3.4. Il richiedente una ATPL(H) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(H) ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:

— regolamentazione aeronautica,

— principi del volo (elicotteri),

— comunicazioni VFR.

- 3.5. Il richiedente una ATPL(A) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una IR(A) ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nella materia comunicazioni IFR.

- 3.6. Il richiedente una ATPL(H) con una IR(H) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(H) ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:

— principi del volo (elicotteri),

— comunicazioni VFR.

4. IR**▼M3**

- 4.1. Il richiedente una IR o una EIR che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una CPL nella stessa categoria di aeromobili ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:

— prestazioni umane,

— meteorologia.

▼B

- 4.2. Il richiedente una IR(H) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una ATPL(H) VFR deve superare gli esami nelle seguenti materie:

— regolamentazione aeronautica,

— pianificazione del volo e monitoraggio del volo,

— radionavigazione,

— comunicazioni IFR.

Classificazione delle competenze linguistiche — Livello esperto, livello elevato e livello operativo

Livello	Pronuncia	Struttura	Vocabolario	Fluenza	Comprensione	Interazioni
Esperto (Livello 6)	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione, per quanto risentano dell'influsso della prima lingua o di varianti regionali, non incidono quasi mai sulla facilità di comprensione.	Costante buona padronanza delle strutture grammaticali e frasali sia di base che complesse.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono sufficienti per comunicare con efficacia su un gran numero di argomenti noti e non noti. Il vocabolario è idiomatico, vario e adeguato al registro.	Capacità di parlare a lungo con naturalezza e senza fatica. Capacità di variare il discorso per ottenere effetti stilistici, per esempio per insistere su un punto determinato. Capacità di utilizzare spontaneamente e correttamente i marcatori e i connettivi del discorso.	Buona capacità di comprensione in quasi tutti i contesti, compresa la comprensione di sottigliezze linguistiche e culturali.	Capacità di interagire con facilità in quasi tutte le situazioni. Reagisce ai segnali verbali e non verbali e vi risponde adeguatamente.
Avanzato (Livello 5)	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione, per quanto risentano dell'influsso della prima lingua o di varianti regionali, raramente incidono sulla facilità di comprensione.	Costante buona padronanza delle strutture grammaticali e frasali di base. Tenta di comporre strutture complesse, tuttavia con errori che talvolta incidono sul senso.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono sufficienti per comunicare efficacemente su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa. Capacità di parafrasare costantemente e con successo. Il vocabolario è talvolta idiomatico.	Capacità di parlare a lungo con relativa facilità su argomenti noti, ma non di variare il flusso del discorso come strumento stilistico. Capacità di utilizzare adeguatamente i marcatori o i connettivi del discorso.	La comprensione è precisa su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa e quasi sempre precisa quando il locutore si trova dinanzi ad una difficoltà linguistica, una situazione complessa o a un evento inaspettato. Capacità di comprendere una serie di varianti di parlate (inflessione dialettale e/o accento) o di registri.	Le risposte sono immediate, appropriate e informative. Gestisce con efficacia il rapporto locutore-ascoltatore.

▼ **B**

Livello	Pronuncia	Struttura	Vocabolario	Fluenza	Comprensione	Interazioni
Operativo (Livello 4)	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione sono influenzati dalla prima lingua o da varietà regionali, ma solo qualche volta incidono sulla facilità di comprensione.	Le strutture grammaticali e frasali di base sono usate in modo creativo e sono generalmente ben controllate. Possono intervenire errori, specialmente in circostanze anomale o inaspettate, ma raramente incidono sul senso.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono sufficienti per comunicare efficacemente su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa. Può spesso parafrasare con successo quando fa difetto il vocabolario, particolarmente in circostanze anomale o inaspettate.	Capacità di produrre enunciati ad un ritmo adeguato. Può verificarsi occasionalmente una perdita di fluidità di espressione passando da formule apprese all'interazione spontanea, senza che ciò impedisca una comunicazione efficace. Capacità di fare un uso limitato di marcatori e connettivi del discorso. I riempitivi non distraggono l'attenzione.	Buona comprensione della maggior parte degli argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa, quando l'accento o la variante utilizzata è sufficientemente intelligibile per una comunità internazionale di utenti. Dinanzi ad una difficoltà linguistica, una situazione complessa o a un evento inaspettato la comprensione può essere più lenta o richiedere strategie di chiarimento.	Le risposte sono in genere immediate, adeguate e informative. Inizia e mantiene la conversazione anche in situazioni inaspettate. Reagisce adeguatamente a eventuali malintesi tramite verifiche, conferme e chiarimenti.

Nota: Il testo iniziale dell'appendice 2 è stato trasferito ai mezzi accettabili di rispondenza (AMC). Fare riferimento anche alla nota esplicativa.



Appendice 3

Corsi di addestramento per il rilascio di una CPL e una ATPL

1. La presente appendice descrive i requisiti per i diversi tipi di corsi di addestramento per il rilascio di una CPL e di una ATPL, con e senza un'abilitazione IR.
2. Il richiedente che desideri effettuare il trasferimento verso un'altra ATO durante un corso di addestramento deve richiedere all'autorità competente una valutazione formale delle ore aggiuntive di addestramento richieste.

A. Corso integrato ATP — Velivoli

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato ATP(A) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare come copilota su velivoli plurimotore ad equipaggio plurimo in attività di trasporto aereo commerciale ed ottenere la CPL(A)/IR.
2. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato ATP(A) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso a un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(A) o di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. I partecipanti titolari di una PPL(A) o i partecipanti ab initio titolari di una PPL(H), si vedono accreditate il 50 % delle ore di volo effettuate prima del corso, fino a un massimo di 40 ore di esperienza di volo o 45 ore se hanno ottenuto un'abilitazione al volo notturno su velivoli, di queste fino a un massimo di 20 possono essere accreditate ai fini del requisito del tempo di volo di istruzione a doppio comando.
4. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per la licenza ATPL(A);
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale; e
 - c) addestramento in MCC per velivoli ad equipaggio plurimo.
5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso ATP(A) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi a esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori e un'abilitazione IR, sempre che siano soddisfatti i requisiti corrispondenti.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico ATP(A) deve includere almeno 750 ore di istruzione.
7. Il corso MCC deve includere almeno 25 ore di istruzione teorica ed esercitazioni.

ESAME TEORICO

8. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una ATPL(A).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

9. L'addestramento in volo, con l'esclusione dell'addestramento per l'abilitazione per tipo, deve includere un totale di almeno 195 ore di volo, al fine di comprendere tutti i test di valutazione dei progressi, di cui un massimo di 55 per l'intero corso possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 195 ore il richiedente deve completare almeno:
 - a) 95 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 55 possono essere di tempo strumentale su simulatore;

▼B

- b) 70 ore come pilota in comando, compreso il tempo di volo in VFR e il tempo di volo strumentale effettuato come allievo pilota in comando (SPIC). Il tempo di volo strumentale come allievo pilota in comando viene considerato come tempo di volo effettuato come pilota in comando soltanto fino a un massimo di 20 ore;
- c) 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- d) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista; e
- e) 115 ore di tempo strumentale comprendenti almeno:
 - 1) 20 ore come allievo pilota in comando;
 - 2) 15 ore come MCC, per le quali può essere utilizzato un FFS o un FNPT II;
 - 3) 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui un massimo di:
 - i) 25 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I; o
 - ii) 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT II, FTD 2 o un FFS, di cui fino a un massimo di 10 ore possono essere effettuate in un FNPT I.

Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD) non vengono accreditate.

- f) 5 ore devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno 4 persone con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

TEST DI ABILITAZIONE

- 10. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(A) su un velivolo monomotore o plurimotore e al test di abilitazione per l'IR su un velivolo plurimotore.

B. Corso modulare ATP — Velivoli

- 1. I richiedenti una ATPL(A) che completano l'istruzione teorica in un corso modulare devono:

- a) essere almeno titolari di una PPL(A) rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago; e

completare almeno le seguenti ore di istruzione teorica:

- 1) per i richiedenti titolari di una PPL(A): 650 ore;
- 2) per i richiedenti titolari di una CPL(A): 400 ore;
- 3) per i richiedenti titolari di un'IR(A): 500 ore;
- 4) per i richiedenti titolari di una CPL(A) e un'abilitazione IR(A): 250 ore.

▼B

L'istruzione teorica deve essere completata prima di sottoporsi al test di abilitazione per l'ATPL(A).

C. Corso integrato CPL/IR — Velivoli**GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso integrato CPL(A) e IR(A) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare velivoli monomotore o plurimotore ad equipaggio singolo in attività di trasporto aereo commerciale e ottenere la CPL(A)/IR.
2. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato CPL(A)/IR deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(A) o di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Ai partecipanti titolari di una PPL(A) o di una PPL(H) è accreditato il 50 % delle ore di volo effettuate prima del corso, fino a un massimo di 40 ore di esperienza di volo, o 45 ore se è titolare di un'abilitazione al volo notturno su velivoli, di cui fino a un massimo di 20 possono essere accreditate ai fini del requisito del tempo di volo di istruzione a doppio comando.
4. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(A) e l'IR; e
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale.
5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL/IR(A) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi a esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori e un'abilitazione IR sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico CPL(A)/IR deve includere almeno 500 ore di istruzione.

ESAME TEORICO

7. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(A) e una IR.

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo, con l'esclusione dell'addestramento per l'abilitazione per tipo, deve includere un totale di almeno 180 ore di volo, comprendenti tutti i test di valutazione dei progressi, di cui un massimo di 40 per l'intero corso possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 180 ore il richiedente deve completare almeno:
 - a) 80 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 40 possono essere di tempo strumentale su simulatore;
 - b) 70 ore come pilota in comando, compreso il tempo di volo in VFR e il tempo di volo strumentale che può essere effettuato come allievo pilota in comando (SPIC). Il tempo di volo strumentale come allievo pilota in comando viene considerato come tempo di volo effettuato come pilota in comando soltanto fino a un massimale di 20 ore;
 - c) 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;

▼B

d) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista; e

e) 100 ore di tempo strumentale comprendenti almeno:

1) 20 ore come allievo pilota in comando; e

2) 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui un massimo di:

i) 25 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I; o

ii) 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT II, FTD 2 o un FFS, di cui un massimo di 10 possono essere effettuate in un FNPT I.

Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di riceve crediti per un massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD) non vengono accreditate;

f) 5 ore devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno quattro persone con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

TEST DI ABILITAZIONE

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(A) e al test di abilitazione per l'IR su un velivolo plurimotore o su un velivolo monomotore.

D. Corso integrato CPL — Velivoli

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato CPL(A) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(A).

2. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato CPL(A) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.

3. Il richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(A) o di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Al partecipante titolare di una PPL(A) o di una PPL(H) è accreditato il 50 % delle ore di volo effettuate prima del corso, fino a un massimo di 40 ore di esperienza di volo o 45 ore se è in possesso di un'abilitazione al volo notturno su velivoli, di cui fino a un massimo di 20 possono essere accreditate ai fini del requisito del tempo di volo di istruzione a doppio comando.

4. Il corso deve includere:

a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(A); e

b) addestramento al volo a vista e strumentale.

5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL(A) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

▼B**CONOSCENZE TEORICHE**

6. Un corso teorico CPL(A) deve includere almeno 350 ore di istruzione.

ESAME TEORICO

7. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(A).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo, con l'esclusione dell'addestramento per l'abilitazione per tipo, deve includere un totale di almeno 150 ore di volo, per includere tutti i test per valutare il progresso, di cui un massimo di 5 per l'intero corso possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 150 il richiedente deve completare almeno:
- a) 80 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore;
 - b) 70 ore come pilota in comando;
 - c) 20 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
 - d) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista;
 - e) 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, FTD 2, FNPT II o FFS. Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD) non vengono accreditate;
 - f) 5 ore devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno quattro persone con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

TEST DI ABILITAZIONE

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(A) su un velivolo monomotore o plurimotore.

E. Corso modulare CPL — Velivoli**GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso modulare CPL(A) consiste nell'addestrare i titolari della PPL(A) al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(A).
2. Prima di iniziare un corso modulare CPL(A), un richiedente deve essere titolare di una PPL(A) rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago.
3. Prima di iniziare l'addestramento di volo il richiedente deve:
 - a) aver completato 150 ore di volo;
 - b) aver soddisfatto i prerequisiti per il rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo per velivoli plurimotore conformemente alla sottoparte H, qualora un velivolo plurimotore sia utilizzato per il test di abilitazione.

▼B

4. Il richiedente che desideri frequentare un corso modulare CPL(A) deve completare tutte le fasi dell'addestramento di volo in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. Il corso di istruzione teorica può essere frequentato presso un'ATO che conduca soltanto corsi d'istruzione teorica.

5. Il corso deve includere:

- a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(A); e
- b) addestramento al volo a vista e strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico approvato CPL(A) deve includere almeno 250 ore di istruzione.

ESAME TEORICO

7. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(A).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. Ai richiedenti non titolari di una IR vengono fornite almeno 25 ore di istruzione di volo a doppio comando, incluse 10 ore di istruzione strumentale di cui un massimo di 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un BITD, un FNPT I o II, un FTD 2 o un FFS.

9. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(A) vengono accreditati in pieno ai fini del tempo di istruzione strumentale a doppio comando. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(H) ricevono un credito massimo di 5 ore del tempo di istruzione strumentale a doppio comando, nel qual caso almeno 5 ore di istruzione strumentale a doppio comando devono essere effettuate in un velivolo. Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto.

10. a) Ai richiedenti titolari di una valida abilitazione IR devono essere fornite almeno 15 ore di istruzione di volo a vista a doppio comando.

b) Ai richiedenti non titolari di un'abilitazione al volo notturno su velivoli devono essere fornite almeno 5 ore di istruzione al volo notturno, di cui almeno 3 ore di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista.

11. Almeno 5 ore dell'istruzione di volo devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno 4 persone, con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

ESPERIENZA

12. I richiedenti una CPL(A) devono aver completato almeno 200 ore di volo, comprendenti almeno:

- a) 100 ore come pilota in comando, di cui 20 di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- b) cinque ore di volo notturno, di cui almeno tre ore di addestramento a doppio comando, di cui almeno un'ora di navigazione e cinque decolli come solista e cinque atterraggi completi come solista; e

▼B

- c) 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I o II o in un FFS. Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD) non vengono accreditate;

▼M3

- d) 6 ore di volo devono essere effettuate in un velivolo plurimotore, se per il test di abilitazione è utilizzato un velivolo plurimotore.

▼B

- e) le ore effettuate come pilota in comando su altre categorie di aeromobili possono essere considerate ai fini delle 200 ore di volo nei seguenti casi:
 - i) 30 ore su elicotteri, se il richiedente possiede una PPL(H); o
 - ii) 100 ore su elicotteri, se il richiedente possiede una CPL(H); o
 - iii) 30 ore su TMG o alianti; o
 - iv) 30 ore su dirigibili, se il richiedente possiede una PPL(As); o
 - v) 60 ore su dirigibili, se il richiedente possiede una CPL(As).

TEST DI ABILITAZIONE

13. In seguito al completamento dell'addestramento di volo e i corrispondenti requisiti in materia di esperienza, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(A) su un velivolo monomotore o plurimotore.

F. Corso integrato ATP/IR — Elicotteri

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato ATP(H)/IR consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare come copilota su elicotteri plurimotore ad equipaggio plurimo in attività di trasporto aereo commerciale ed ottenere la CPL(H)/IR.
2. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato ATP(H)/IR deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(H), gli verrà accreditata il 50 % dell'esperienza corrispondente, fino a un massimo di:
 - a) 40 ore, di cui fino a un massimo di 20 possono essere di istruzione a doppio comando; o
 - b) 50 ore, di cui fino a un massimo di 25 possono essere di istruzione a doppio comando nel caso in cui sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su elicotteri.
4. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per l'ATPL(H) e per l'IR;
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale; e
 - c) addestramento in MCC per elicotteri ad equipaggio plurimo.
5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso ATP(H)/IR può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori e un'abilitazione IR sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

▼B

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico ATP(H)/IR deve includere almeno 750 ore di istruzione.
7. Il corso MCC deve includere almeno 25 ore di istruzione teorica ed esercitazioni.

ESAME TEORICO

8. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una ATPL(H) e di una IR.

ADDESTRAMENTO IN VOLO

9. L'addestramento in volo deve includere almeno 195 ore in totale, per includere tutti i test per valutare il progresso. Di queste 195 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:

a) 140 ore di istruzione a doppio comando, comprendenti:

1) 75 ore di istruzione a vista, che possono includere:

- i) 30 ore in un FFS per elicotteri di livello C o D; o
- ii) 25 ore in un FTD 2 o 3; o
- iii) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri; o
- iv) 20 ore in un velivolo o TMG;

2) 50 ore di istruzione strumentale, che possono includere:

- i) fino a 20 ore in un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3, o un FNPT II/III; o
- ii) 10 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo;

3) 15 ore come MCC, per le quali può essere utilizzato un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3 (MCC) per elicotteri o un FNPT II/III (MCC).

Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS per elicotteri utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III per elicotteri;

b) 55 ore come pilota in comando, di cui 40 possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;

c) 50 ore di volo di navigazione, comprese almeno 10 di navigazione come allievo pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;

d) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 ore di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo e un atterraggio;

e) 50 ore di tempo strumentale a doppio comando comprendenti:

- i) 10 ore di istruzione strumentale di base; e
- ii) 40 ore di addestramento per l'abilitazione IR, di cui almeno 10 devono essere effettuate su elicotteri plurimotore certificati per il volo in IFR.

▼B**TEST DI ABILITAZIONE**

10. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(H) su un elicottero plurimotore e il test di abilitazione per l'IR su un elicottero plurimotore certificato per il volo in IFR e deve soddisfare i requisiti per l'addestramento MCC.

G. Corso integrato ATP — Elicotteri**GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso integrato ATP(H) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare come copilota su elicotteri plurimotore ad equipaggio plurimo limitatamente ai privilegi VFR in attività di trasporto aereo commerciale ed ottenere la CPL(H).
2. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato ATP(H) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(H), gli verrà accreditata il 50 % dell'esperienza corrispondente, fino a un massimo di:
 - a) 40 ore, di cui fino a un massimo di 20 possono essere di istruzione a doppio comando; o
 - b) 50 ore, di cui fino a un massimo di 25 possono essere di istruzione a doppio comando qualora sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su elicotteri.
4. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per la licenza ATPL(H);
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale di base; e
 - c) addestramento in MCC per elicotteri ad equipaggio plurimo.
5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso ATP(H) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico ATP(H) deve includere almeno 650 ore di istruzione.
7. Il corso MCC deve includere almeno 20 ore di istruzione teorica ed esercitazioni.

ESAME TEORICO

8. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una ATPL(H).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

9. L'addestramento in volo deve includere almeno 150 ore in totale, per includere tutti i test per valutare il progresso. Di queste 150 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:
 - a) 95 ore di istruzione a doppio comando, comprendenti:
 - i) 75 ore di istruzione a vista, che possono includere:
 - 1) 30 ore su un FFS per elicotteri, di livello C o D; o

▼B

2) 25 ore in un FTD 2 o 3; o

3) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri; o

4) 20 ore in un velivolo o TMG;

ii) 10 ore di istruzione strumentale di base, che possono includere 5 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo;

iii) 10 ore MCC, per le quali può essere utilizzato: un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3 (MCC) o un FNPT II/III (MCC).

Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS per elicotteri utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III per elicotteri;

b) 55 ore come pilota in comando, di cui 40 possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;

c) 50 ore di volo di navigazione, comprese almeno 10 di navigazione come allievo pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;

d) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo e un atterraggio.

TEST DI ABILITAZIONE

10. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(H) su un elicottero plurimotore e soddisfare i requisiti MCC.

H. Corso modulare ATP — Elicotteri

1. I richiedenti una ATPL(H) che completano l'istruzione teorica in un corso modulare devono essere almeno titolari di una PPL(H) e completare almeno le seguenti ore di istruzione in un periodo di 18 mesi:

a) per i richiedenti che possiedono una PPL(H) rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago: 550 ore;

b) per i richiedenti che possiedono una CPL(H): 300 ore.

2. I richiedenti una ATPL(H)/IR che completano l'istruzione teorica in un corso modulare devono essere quantomeno titolari di una PPL(H) e completare almeno le seguenti ore di istruzione:

a) per i richiedenti che possiedono una PPL(H): 650 ore;

b) per i richiedenti che possiedono una CPL(H): 400 ore;

c) per i richiedenti che possiedono una IR(H): 500 ore;

d) per i richiedenti che possiedono una CPL(H) e un'abilitazione IR(H): 250 ore.

I. Corso integrato CPL/IR — Elicotteri

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato CPL(H)/IR consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo e ottenere la CPL(H)/IR su elicotteri plurimotore.

▼B

2. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato CPL(H)/IR deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(H), gli verrà accreditata il 50 % dell'esperienza corrispondente, fino a un massimo di:
 - a) 40 ore, di cui fino a un massimo di 20 possono essere di istruzione a doppio comando; o
 - b) 50 ore, di cui fino a un massimo di 25 possono essere di istruzione a doppio comando qualora sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su elicotteri.
4. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(H) e l'IR e l'abilitazione per tipo su elicotteri plurimotore; e
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale.
5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL(H)/IR può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori e un'abilitazione IR, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico CPL(H)/IR deve includere almeno 500 ore di istruzione.

ESAME TEORICO

7. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(H) e una IR.

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve includere almeno 180 ore in totale, inclusi tutti i test per valutare il progresso. Di queste 180 ore, il richiedente deve completare almeno:
 - a) 125 ore di istruzione a doppio comando, comprendenti:
 - i) 75 ore di istruzione a vista, che possono includere:
 - 1) 30 ore su un FFS per elicotteri, di livello C o D; o
 - 2) 25 ore in un FTD 2 o 3 per elicotteri; o
 - 3) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri; o
 - 4) 20 ore in un velivolo o TMG;
 - ii) 50 ore di istruzione strumentale, che possono includere:
 - 1) fino a 20 ore in un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3, o un FNPT II/III; o
 - 2) 10 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo.

Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III;

▼B

- b) 55 ore come pilota in comando, di cui 40 possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;
- c) 10 ore di volo di navigazione a doppio comando;
- d) 10 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- e) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo e un atterraggio;
- f) 50 ore di tempo strumentale a doppio comando comprendenti:
 - i) 10 ore di istruzione strumentale di base; e
 - ii) 40 ore di addestramento per l'abilitazione IR, di cui almeno 10 devono essere effettuate su elicotteri plurimotore certificati per il volo in IFR.

TEST DI ABILITAZIONE

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(H) su un elicottero plurimotore o monomotore e il test di abilitazione per l'IR su un elicottero plurimotore certificato per il volo in IFR.

J. Corso integrato CPL — Elicotteri**GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso integrato CPL(H) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(H).
2. Il richiedente che desidera frequentare un corso integrato CPL(H) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(H), gli verrà accreditata il 50 % dell'esperienza corrispondente, fino a un massimo di:
 - a) 40 ore, di cui fino a un massimo di 20 possono essere di istruzione a doppio comando; o
 - b) 50 ore, di cui fino a un massimo di 25 possono essere di istruzione a doppio comando qualora sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su elicotteri.
4. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(H); e
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale.
5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL(H) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi a esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

▼B**CONOSCENZE TEORICHE**

6. Un corso teorico approvato CPL(H) deve includere almeno 350 ore d'istruzione o 200 ore qualora il richiedente sia il titolare di una PPL.

ESAME TEORICO

7. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(H).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve includere un totale di almeno 135 ore di volo, per includere tutti i test per valutare il progresso, di cui un massimo di 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 135 il richiedente deve completare almeno:

- a) 85 ore di istruzione a doppio comando, comprendenti:

- i) fino a 75 ore possono essere di istruzione a vista e possono includere:

- 1) 30 ore su un FFS per elicotteri di livello C o D; o
- 2) 25 ore in un FTD 2 o 3 per elicotteri; o
- 3) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri; o
- 4) 20 ore in un velivolo o TMG.

- ii) fino a 10 ore possono essere di istruzione strumentale e possono includere 5 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo.

Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III;

- b) 50 ore come pilota in comando, di cui 35 possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;
- c) 10 ore di volo di navigazione a doppio comando;
- d) 10 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- e) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio;
- f) 10 ore di istruzione strumentale a doppio comando, di cui almeno 5 in un elicottero.

TEST DI ABILITAZIONE

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(H).

K. Corso modulare CPL — Elicotteri**GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso modulare CPL(H) consiste nell'addestrare i titolari della PPL(H) al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(H).

▼B

2. Prima di iniziare un corso modulare CPL(H), un richiedente deve essere titolare di una PPL(H) rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago.
3. Prima di iniziare l'addestramento di volo il richiedente deve:

▼M3

- a) aver completato 155 ore di volo come pilota su elicotteri, di cui almeno 50 ore come pilota in comando e di cui almeno 10 ore di navigazione. Le ore effettuate come pilota in comando di altre categorie di aeromobili possono essere considerate ai fini delle 155 ore di volo, come indicato al paragrafo 11 della sezione K;

▼B

- b) aver soddisfatto i requisiti di cui alle parti FCL.725 e FCL.720.H qualora venga utilizzato un elicottero plurimotore per effettuare il test di abilitazione.
4. Il richiedente che desideri frequentare un corso modulare CPL(H) deve completare tutte le fasi dell'addestramento di volo in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. Il corso di istruzione teorica può essere frequentato presso un'ATO che conduca soltanto corsi d'istruzione teorica.
5. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(H); e
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico approvato CPL(H) deve includere almeno 250 ore di istruzione.

ESAME TEORICO

7. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(H).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. Ai richiedenti non titolari di un'abilitazione IR devono essere fornite almeno 30 ore di istruzione di volo a doppio comando, di cui:
 - a) 20 ore di istruzione di volo a vista, le quali possono comprendere 5 ore in un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3 o un FNPT II/III; e
 - b) 10 ore di istruzione strumentale, le quali possono includere 5 ore in almeno un FTD 1 per elicotteri o un FNPT I o un velivolo.
9. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(H) vengono accreditati in pieno ai fini del tempo di istruzione strumentale a doppio comando. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(A) devono completare almeno 5 ore del tempo di istruzione strumentale a doppio comando in un elicottero.
10. Ai richiedenti non titolari di un'abilitazione al volo notturno su elicotteri devono essere fornite almeno 5 ore aggiuntive di istruzione al volo notturno, di cui 3 ore di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio.

ESPERIENZA

11. Il richiedente una CPL(H) deve aver completato almeno 185 ore di volo, incluse 50 ore come pilota in comando, di cui 10 di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza.

▼B

Le ore effettuate come pilota in comando su altre categorie di aeromobili possono essere considerate ai fini delle 185 ore di volo nei seguenti casi:

- a) 20 ore su velivoli, se il richiedente possiede una PPL(A); o
- b) 50 ore su velivoli, se il richiedente possiede una CPL(A); o
- c) 10 ore su TMG o alianti; o
- d) 20 ore su dirigibili, se il richiedente possiede una PPL(As); o
- e) 50 ore su dirigibili, se il richiedente possiede una CPL(As).

TEST DI ABILITAZIONE

12. In seguito al completamento dell'addestramento di volo e dell'esperienza corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(H).

L. Corso integrato CPL/IR — Dirigibili**GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso integrato CPL(As)/IR consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su dirigibili ed ottenere la CPL(As)/IR.
2. Il richiedente che desidera frequentare un corso integrato CPL(As)/IR deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso a un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(As), PPL(A) o PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(As), PPL(A) o PPL(H), gli verranno accreditate fino a un massimo di:
 - a) 10 ore, di cui fino a un massimo di 5 ore possono essere di istruzione a doppio comando; o
 - b) 15 ore, di cui fino a un massimo di 7 ore possono essere di istruzione a doppio comando qualora sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su dirigibili.
4. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(As) e l'IR e l'abilitazione iniziale per tipo su dirigibili; e
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale.
5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL/IR(As) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori e un'abilitazione IR, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico CPL(As)/IR deve includere almeno 500 ore di istruzione.

ESAME TEORICO

7. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(As) e una IR.

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve includere almeno 80 ore in totale, inclusi tutti i test per valutare il progresso. Di queste 80 ore, il richiedente deve completare almeno:

▼B

- a) 60 ore di istruzione a doppio comando, comprendenti:
 - i) 30 ore di istruzione a vista, che possono includere:
 - 1) 12 ore in un FFS per dirigibili; o
 - 2) 10 ore in un FTD per dirigibili; o
 - 3) 8 ore in un FNPT II/III per dirigibili; o
 - 4) 8 ore in un velivolo, elicottero o TMG;
 - ii) 30 ore di istruzione strumentale, che possono includere:
 - 1) fino a 12 ore in un FFS per dirigibili o un FTD o un FNPT II/III; o
 - 2) 6 ore in almeno un FTD 1 per dirigibili o un FNPT I o in un velivolo.
- Se il dirigibile utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato ad 8 ore;
- b) 20 ore come pilota in comando, di cui cinque ore possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e un'ora di volo notturno come solista;
 - c) 5 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 90 km (50 NM) durante il quale devono essere effettuati due atterraggi completi presso l'aeroporto di destinazione;
 - d) 5 ore di volo notturno su dirigibili, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo e un atterraggio;
 - e) 30 ore di tempo strumentale a doppio comando comprendenti:
 - i) 10 ore di istruzione strumentale di base; e
 - ii) 20 ore di addestramento per l'abilitazione IR, di cui almeno 10 devono essere effettuate su dirigibili plurimotore certificati per il volo in IFR.

TEST DI ABILITAZIONE

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(As) su un dirigibile plurimotore o monomotore e il test di abilitazione per l'IR su un dirigibile plurimotore certificato per il volo in IFR.

M. Corso integrato CPL — Dirigibili**GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso integrato CPL(As) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(As).
2. Il richiedente che desidera frequentare un corso integrato CPL(As) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso a un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(As), PPL(A) o PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(As), PPL(A) o PPL(H), gli verranno accreditate fino a un massimo di:
 - a) 10 ore, di cui fino a un massimo di 5 ore possono essere di istruzione a doppio comando; o
 - b) 15 ore, di cui fino a un massimo di 7 ore possono essere di istruzione a doppio comando nel caso in cui sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su dirigibili.

▼B

4. Il corso deve includere:

- a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(As); e
- b) addestramento al volo a vista e strumentale.

5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL(As) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico approvato CPL(As) deve includere almeno 350 ore di istruzione o 200 ore qualora il richiedente sia il titolare di una PPL.

ESAME TEORICO

7. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(As).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve includere un totale di almeno 50 ore di volo, per includere tutti i test per valutare il progresso, di cui un massimo di 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 50 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:

- a) 30 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore;
- b) 20 ore come pilota in comando;
- c) 5 ore di volo di navigazione a doppio comando;
- d) 5 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 90 km (50 NM) durante il quale devono essere effettuati due atterraggi completi presso l'aeroporto di destinazione;
- e) 5 ore di volo notturno su dirigibili, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio;
- f) 10 ore di istruzione strumentale a doppio comando, di cui almeno 5 in un dirigibile.

TEST DI ABILITAZIONE

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(As).

N. Corso modulare CPL — Dirigibili

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso modulare CPL(As) consiste nell'addestrare i titolari della PPL(As) al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(As).

2. Prima di iniziare un corso modulare CPL(As) il richiedente deve:

- a) essere titolare di una PPL(As) rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago;
- b) aver completato 200 ore di volo come pilota su dirigibili, di cui almeno 100 ore come pilota in comando, di cui 50 ore devono essere di navigazione.

▼B

3. Il richiedente che desideri frequentare un corso modulare CPL(As) deve completare tutte le fasi dell'addestramento di volo in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. Il corso di istruzione teorica può essere frequentato presso un'ATO che conduca soltanto corsi d'istruzione teorica.

4. Il corso deve includere:

- a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(As); e
- b) addestramento al volo a vista e strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

5. Un corso teorico approvato CPL(As) deve includere almeno 250 ore di istruzione.

ESAME TEORICO

6. Il richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(As).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

7. Ai richiedenti non titolari di un'abilitazione IR devono essere fornite almeno 20 ore di istruzione di volo a doppio comando, di cui:

10 ore di istruzione di volo a vista, le quali possono comprendere 5 ore in un FFS per dirigibili o un FTD 2 o 3 o un FNPT II/III; e

10 ore di istruzione strumentale, le quali possono includere 5 ore in almeno un FTD 1 per dirigibili o un FNPT I o un velivolo.

8. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(As) vengono accreditati in pieno ai fini del tempo di istruzione strumentale a doppio comando. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR in un'altra categoria di aeromobili devono completare almeno 5 ore del tempo di istruzione strumentale a doppio comando in un dirigibile.

9. Ai richiedenti non titolari di un'abilitazione al volo notturno su dirigibili devono essere fornite almeno 5 ore di istruzione al volo notturno, di cui 3 ore di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio.

ESPERIENZA

10. Il richiedente una CPL(As) deve aver completato almeno 250 ore di volo su dirigibili, incluse 125 ore come pilota in comando, di cui 50 ore di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 90 km (50 NM) durante il quale deve essere effettuato un atterraggio completo presso l'aeroporto di destinazione.

Le ore effettuate come pilota in comando su altre categorie di aeromobili possono essere considerate ai fini delle 185 ore di volo nei seguenti casi:

- a) 30 ore su velivoli o elicotteri, se il richiedente possiede rispettivamente una PPL(A) o una PPL(H); o
- b) 60 ore su velivoli o elicotteri, se il richiedente possiede rispettivamente una CPL(A) o una CPL(H); o
- c) 10 ore su TMG o alianti; o
- d) 10 ore su palloni liberi.

TEST DI ABILITAZIONE

11. In seguito al completamento dell'addestramento di volo e dell'esperienza corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(As).



Appendice 4

Test di abilitazione per il rilascio di una CPL

A. Generalità

1. Il richiedente di un test di abilitazione per la CPL deve aver effettuato l'addestramento sulla stessa classe o tipo di aeromobile di quello utilizzato per il test.
2. Il richiedente deve superare tutte le sezioni del test di abilitazione. Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta la necessità di ripetere l'intero test. Nel caso del non superamento di una sezione soltanto, il richiedente deve ripetere soltanto quella sezione. Il non superamento di una sezione del riesame, incluse le sezioni che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test. Tutte le sezioni del test di abilitazione devono essere completate in un periodo di 6 mesi. Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo 2 tentativi comporta la necessità di sottoporsi a un addestramento aggiuntivo.
3. Il non superamento di un test di abilitazione può comportare la necessità di sottoporsi ad addestramento aggiuntivo. Il numero di tentativi per superare il test di abilitazione non è limitato.

SVOLGIMENTO DEL TEST

4. Qualora il richiedente desideri terminare un test di abilitazione per motivi considerati inadeguati dall'esaminatore di volo (FE), il richiedente deve ripetere l'intero test di abilitazione. Qualora il test venga terminato per motivi considerati adeguati dall'esaminatore di volo, soltanto le sezioni che non sono state completate verranno ripetute in un altro volo.
5. A discrezione dell'esaminatore di volo, il richiedente potrà ripetere una volta ciascuna delle manovre o procedure del test. L'esaminatore di volo può terminare il test in qualunque momento se ritiene che l'abilità di pilotaggio del richiedente necessiti un riesame completo.
6. Al richiedente verrà richiesto di pilotare l'aeromobile da una posizione nella quale può esercitare le funzioni di pilota in comando ed eseguire il test come se non ci fosse alcun altro membro dell'equipaggio. La responsabilità del volo verrà assegnata conformemente alle regole nazionali.
7. Il richiedente deve descrivere all'esaminatore di volo i controlli e i compiti effettuati, inclusa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere eseguiti in conformità alla lista dei controlli dell'aeromobile impiegato per effettuare il test. Durante la preparazione pre-volo per il test, il richiedente deve determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. Il calcolo delle prestazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio deve essere effettuato dall'allievo in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile impiegato per la prova.
8. L'esaminatore di volo non prende parte alle operazioni di volo se non quando il suo intervento sia reso necessario per ragioni di sicurezza o per evitare eccessivi ritardi ad altro traffico aereo.

B. Contenuto del test di abilitazione per il rilascio di una CPL — Velivoli

1. Il velivolo utilizzato per effettuare il test di abilitazione deve soddisfare i requisiti per i velivoli d'addestramento e deve essere certificato al trasporto di almeno 4 persone, con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.
2. La rotta da seguire deve essere scelta dall'esaminatore di volo e la destinazione deve essere un aeroporto controllato. Il richiedente deve essere responsabile per la pianificazione del volo e deve assicurare che tutto l'equipaggiamento e la documentazione necessari per l'esecuzione del volo siano a bordo. La durata del volo deve essere di almeno 90 minuti.

▼B

3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:

- a) manovrare il velivolo nell'ambito delle sue limitazioni;
- b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
- c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
- d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e
- e) mantenere il controllo del velivolo in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

4. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e delle caratteristiche di manovra e prestazioni del velivolo utilizzato.

Altezza

volo normale	± 100 piedi
con avaria motore simulata	± 150 piedi

Intercettazione di un radioaiuto ± 5°

Prua

volo normale	± 10°
con avaria motore simulata	± 15°

Velocità

decollo ed avvicinamento	± 5 nodi
in altre situazioni di volo	± 10 nodi

CONTENUTI DEL TEST

5. Le voci della sezione 2, lettera c) e lettera e), punto iv), e tutte le voci delle sezioni 5 e 6 possono essere eseguite su un FNPT II o su un FFS.

L'uso delle liste di controllo del velivolo, l'abilità di pilotaggio, il controllo del velivolo utilizzando riferimenti visivi esterni, le procedure di antighiacciamento/sghiacciamento e i principi della gestione della minaccia e dell'errore sono applicati in tutte le sezioni.

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA

a	Operazioni pre-volo, incluso: pianificazione del volo, documentazione, determinazione della massa e centraggio, analisi delle condizioni meteorologiche e dei NOTAM
b	Controllo del velivolo e delle condizioni di manutenzione
c	Rullaggio e decollo
d	Considerazioni sulle prestazioni e trim
e	Procedure operative dell'aeroporto e circuiti di traffico
f	Procedure di partenza, regolazione dell'altimetro, prevenzione delle collisioni (sorveglianza dello spazio aereo circostante)
g	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T



SEZIONE 2 — MANOVRE BASICHE DI VOLO	
a	Controllo del velivolo mediante riferimenti visivi esterni, compresi volo rettilineo orizzontale, salita, discesa, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Volo a velocità critiche basse, compreso il riconoscimento e l'uscita dallo stallo incipiente e completo
c	Virate, comprese virate in configurazione di atterraggio. Virate strette a 45°
d	Volo a velocità critiche alte, compreso il riconoscimento e l'uscita dalla spirale
e	Volo con riferimento alle sole indicazioni strumentali, incluso: i) volo livellato, configurazione di crociera, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria ii) virate in salita e discesa con 10°– 30° di inclinazione laterale iii) uscita da assetti inusuali iv) volo con cruscotto ridotto
f	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 3 — PROCEDURE IN ROTTA	
a	Controllo del velivolo mediante riferimenti visivi esterni, incluse configurazione di crociera/distanza/considerazioni sull'autonomia
b	Orientamento, lettura della carta
c	Altitudine, velocità, controllo della prua, sorveglianza dello spazio aereo circostante
d	Regolazione dell'altimetro. Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
e	Sorveglianza dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, individuazione degli errori di rotta e recupero della rotta
f	Osservazione delle condizioni meteo, individuazione delle tendenze, pianificazione del dirottamento
g	Percorso, individuazione della posizione (NDB o VOR), individuazione degli aiuti alla navigazione (volo strumentale). Applicazione del piano di dirottamento all'aeroporto alternato (volo a vista)
SEZIONE 4 — PROCEDURE DI AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO	
a	Procedure d'arrivo, regolazione dell'altimetro, controlli, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
c	Riattaccata da bassa altezza
d	Atterraggio normale, atterraggio con vento al traverso (se le condizioni lo consentono)
e	Atterraggio su campo corto
f	Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo (solo monomotore)
g	Atterraggio con flap retratto
h	Operazioni post-volo

▼B**SEZIONE 5 — PROCEDURE ANORMALI E DI EMERGENZA**

Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4

a	Avaria motore simulata dopo il decollo (ad altezza di sicurezza), simulazione di incendio a bordo
b	Malfunzionamento degli equipaggiamenti di bordo inclusa l'estensione del carrello di atterraggio con impianto alternato, avarie elettriche e dell'impianto dei freni
c	Atterraggio forzato (simulato)
d	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
e	Domande orali

SEZIONE 6 — VOLO ASIMMETRICO SIMULATO E VOCI PERTINENTI ALLA CLASSE O AL TIPO

Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5

a	Avaria motore simulata in decollo (ad altezza di sicurezza, salvo che non siano eseguite su un FFS)
b	Avvicinamento asimmetrico e riattaccata
c	Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo
d	Arresto del motore e riavvio
e	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T, abilità di pilotaggio
f	Ogni voce pertinente alla prova pratica per l'abilitazione alla classe o al tipo, come determinata dall'esaminatore di volo, incluso, se applicabile: i) impianti di bordo, incluso l'utilizzo dell'autopilota ii) utilizzo dell'impianto di pressurizzazione iii) utilizzo del sistema di sghiacciamento e antighiacciamento
g	Domande orali

C. Contenuto del test di abilitazione per il rilascio di una CPL — Elicotteri

1. L'elicottero utilizzato per il test di abilitazione deve soddisfare i requisiti richiesti per gli elicotteri di addestramento.
2. L'area e la rotta per la prova sono scelte dall'esaminatore di volo e le operazioni a bassa quota e il volo stazionario devono essere effettuati presso un aeroporto/sito approvato. La rotta utilizzata per la sezione 3 può terminare all'aeroporto di partenza o presso un altro aeroporto e una delle destinazioni deve essere un aeroporto controllato. Il test di abilitazione può essere svolto in 2 voli. La durata totale del volo/dei voli deve essere di almeno 90 minuti.
3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - a) manovrare l'elicottero nell'ambito delle sue limitazioni;
 - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e
 - e) mantenere il controllo dell'elicottero in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

▼B**TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO**

4. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e delle caratteristiche di manovra e prestazioni dell'elicottero utilizzato.

Altezza

volo normale	± 100 piedi
emergenza simulata	± 150 piedi

Intercettazione di un radioaiuto $\pm 10^\circ$

Prua

volo normale	$\pm 10^\circ$
emergenza simulata	$\pm 15^\circ$

Velocità

decollo ed avvicinamento con plurimotore	± 5 nodi
in altre situazioni di volo	± 10 nodi

Spostamenti rispetto al suolo

decollo verticale da I.E.S.	± 3 piedi
-----------------------------	---------------

atterraggio senza spostamenti laterali o all'indietro

CONTENUTI DEL TEST

5. Le voci della sezione 4 possono essere eseguite su un FNPT per elicotteri o su un FFS per elicotteri. L'uso delle liste di controllo dell'elicottero, l'abilità di pilotaggio il controllo dell'elicottero utilizzando riferimenti visivi esterni, le procedure antighiaccio e i principi della gestione della minaccia e dell'errore sono applicati in tutte le sezioni.

SEZIONE 1 — CONTROLLI PRE-VOLO/POST-VOLO E PROCEDURE

a	Conoscenza dell'elicottero (per esempio del quaderno tecnico, combustibile, massa e centraggio, prestazioni), pianificazione del volo, documentazione, NOTAM, condizioni meteorologiche
b	Ispezione pre-volo/azione, posizione delle parti e scopo
c	Ispezione della cabina di pilotaggio, procedura di avviamento
d	Controlli degli apparati di comunicazione e navigazione, selezione e regolazione delle frequenze
e	Procedura pre-decollo, procedura R/T, contatti e conformità con l'ATC
f	Parcheggio, spegnimento e procedura post-volo

SEZIONE 2 — MANOVRE IN VOLO STAZIONARIO, MANOVRE AVANZATE E IN AREE RISTRETTE

a	Decollo ed atterraggio (sollevamento e contatto)
b	Rullaggio, rullaggio in aria

▼B

c	Volo stazionario con vento frontale/al traverso/in coda
d	Rotazioni in volo stazionario di 360° a sinistra e a destra (rotazioni sul posto)
e	Volo stazionario con spostamenti in avanti, laterali e indietro
f	Avaria simulata del motore da volo stazionario
g	Arresti rapidi nel vento e sottovento
h	Decolli ed atterraggi da/su terreni inclinati/siti non preparati
i	Decolli (vari profili)
j	Decollo con vento al traverso e sottovento (se possibile)
k	Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulato)
l	Avvicinamenti (vari profili)
m	Decollo ed atterraggio con potenza limitata
n	Autorotazioni (l'esaminatore di volo ne seleziona due tra: di base, distanza, bassa velocità e virate a 360°)
o	Atterraggio da auto rotazione
p	Atterraggio forzato con recupero di potenza
q	Controlli della potenza, tecniche di ricognizione, tecniche di avvicinamento e partenza

SEZIONE 3 — NAVIGAZIONE — PROCEDURE IN ROTTA

a	Navigazione ed orientamento a varie altitudini/altezze, lettura della carta geografica
b	Altitudine/altezza, velocità, controllo della prua, controllo dello spazio aereo circostante, regolazione dell'altimetro
c	Controllo della progressione del volo, libretto di volo, carburante usato, autonomia, ETA, individuazione degli errori di rotta e recupero della rotta, controllo degli strumenti
d	Osservazione delle condizioni meteo, pianificazione del dirottamento
e	Rotta, individuazione della posizione (NDB e/o VOR), individuazione delle radio assistenze
f	Contatti con l'ATC e rispetto dei regolamenti ecc.

SEZIONE 4 — MANOVRE E PROCEDURE DI VOLO CON USO ESCLUSIVO DEGLI STRUMENTI

a	Volo livellato, controllo della prua, altitudine/altezza e velocità
b	Virate livellate con rateo 1 costante di velocità angolare, con uscita su prue determinate, per 180/360° a sinistra e a destra
c	Salita e discesa, incluse virate con rateo 1 costante di velocità angolare, con uscita su prue determinate
d	Uscita da assetti inusuali
e	Virate con 30° di inclinazione, virando fino a 90° a sinistra e a destra



SEZIONE 5 — PROCEDURE ANORMALI E D'EMERGENZA (SE POSSIBILE SIMULATE)

Nota 1: Qualora il test sia condotto su un elicottero plurimotore, il test deve includere un'avaria motore simulata, compreso un avvicinamento ed atterraggio con motore singolo.

Nota 2: L'esaminatore di volo deve selezionare 4 delle seguenti voci:

a	Malfunzionamenti ai motori, compreso avaria al regolatore di giri (governor), ghiacciamento del carburatore/motore, sistema lubrificante, se del caso
b	Avaria al sistema del carburante
c	Avaria al sistema elettrico
d	Avaria al sistema idraulico, compreso avvicinamento ed atterraggio senza il sistema idraulico, ove applicabile
e	Avaria al sistema rotore principale e/o rotore di coda (su FFS o soltanto discussione)
f	Simulazione di incendio, compreso il controllo e rimozione del fumo, ove applicabile
g	Altre procedure anormali e di emergenza come descritto nel relativo manuale di volo, incluso per elicotteri plurimotore: avaria motore simulata durante il decollo: interruzione del decollo al o prima del punto di decisione al decollo (TDP) o atterraggio forzato in sicurezza al o prima del punto definito dopo il decollo (DPATO), subito dopo il TDP o il DPATO. Atterraggio con avaria motore simulata: atterraggio o riattaccata a seguito di un'avaria motore prima del punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o del DPBL, a seguito dell'avaria motore dopo il LDP o atterraggio forzato in sicurezza dopo il DPBL.

D. Contenuto del test di abilitazione per il rilascio di una CPL — Dirigibili

1. Il dirigibile utilizzato per il test di abilitazione deve soddisfare i requisiti richiesti per i dirigibili di addestramento.
2. L'area e la rotta per la prova sono scelte dall'esaminatore di volo. La rotta utilizzata per la sezione 3 può terminare all'aeroporto di partenza o presso un altro aeroporto e una delle destinazioni deve essere un aeroporto controllato. Il test di abilitazione può essere svolto in 2 voli. La durata totale del volo/dei voli deve essere di almeno 60 minuti.
3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - a) manovrare il dirigibile nell'ambito delle sue limitazioni;
 - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e
 - e) mantenere il controllo del dirigibile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

4. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del dirigibile utilizzato.

▼B

Altezza

volo normale	± 100 piedi
emergenza simulata	± 150 piedi

Intercettazione di un radioaiuto ± 10°

Prua

volo normale	± 10°
emergenza simulata	± 15°

CONTENUTI DEL TEST

5. Le voci delle sezioni 5 e 6 possono essere eseguite su un FNPT per dirigibili o su un FFS per dirigibili. L'uso delle liste di controllo del dirigibile, l'abilità di pilotaggio, il controllo del dirigibile utilizzando riferimenti visivi esterni, le procedure antighiaccio e i principi della gestione della minaccia e dell'errore sono applicati in tutte le sezioni.

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA

a	Operazioni pre-volo, incluso: pianificazione del volo, documentazione, determinazione della massa e centraggio, analisi delle condizioni meteorologiche, NOTAM
b	Controllo del dirigibile e delle condizioni di manutenzione
c	Procedura di disormeggio, manovre al suolo e decollo
d	Considerazioni sulle prestazioni e trim
e	Procedure operative dell'aeroporto e circuiti di traffico
f	Procedure di partenza, regolazione dell'altimetro, prevenzione delle collisioni (sorveglianza dello spazio aereo circostante)
g	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 2 — MANOVRE BASICHE DI VOLO

a	Controllo del dirigibile mediante riferimenti visivi esterni, compresi volo rettilineo orizzontale, salita, discesa, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Volo all'altezza di pressione
c	Virate
d	Discese e salite ripide
e	Volo con riferimento alle sole indicazioni strumentali, incluso: i) volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria ii) virate in salita e discesa iii) uscita da assetti inusuali iv) volo con cruscotto ridotto
f	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 3 — PROCEDURE IN ROTTA

a	Controllo del dirigibile mediante riferimenti visivi esterni, considerazioni sulla distanza/autonomia
b	Orientamento, lettura della carta
c	Altitudine, velocità, controllo della prua, sorveglianza dello spazio aereo circostante

▼B

d	Regolazione dell'altimetro, contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
e	Sorveglianza dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, individuazione degli errori di rotta e recupero della rotta
f	Osservazione delle condizioni meteo, individuazione delle tendenze, pianificazione del dirottamento
g	Percorso, individuazione della posizione (NDB o VOR), individuazione degli aiuti alla navigazione (volo strumentale). Applicazione del piano di dirottamento all'aeroporto alternato (volo a vista)

SEZIONE 4 — PROCEDURE DI AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO

a	Procedure d'arrivo, regolazione dell'altimetro, controlli, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
c	Riattaccata da bassa altezza
d	Atterraggio normale
e	Atterraggio su campo corto
f	Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo (solo motore)
g	Atterraggio con flap retratto
h	Operazioni post-volo

SEZIONE 5 — PROCEDURE ANORMALI E DI EMERGENZA

Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4

a	Avaria motore simulata dopo il decollo (ad altezza di sicurezza), simulazione di incendio a bordo
b	Malfunzionamento degli equipaggiamenti di bordo
c	Atterraggio forzato (simulato)
d	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
e	Domande orali

SEZIONE 6 — VOCI PERTINENTI ALLA CLASSE O AL TIPO

Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5

a	Avaria motore simulata in decollo (ad altezza di sicurezza, salvo che non siano eseguite su un FFS)
b	Avvicinamento e riattaccata con avaria motore/motori
c	Avvicinamento e atterraggio completo con avaria motore/motori
d	Avaria al sistema di pressurizzazione del pallone
e	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T, abilità di pilotaggio

▼B

f	Ogni voce pertinente alla prova pratica per l'abilitazione alla classe o al tipo, come determinata dall'esaminatore di volo, incluso, se applicabile: i) sistemi del dirigibile ii) utilizzo dell'impianto di pressurizzazione del pallone
g	Domande orali

▼B*Appendice 5***Corso di addestramento integrato MPL****GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso integrato MPL consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare come copilota su velivoli per il trasporto aereo plurimotore a turbina ad equipaggio plurimo in condizioni VFR e IFR ed ottenere una licenza MPL.

▼M5

2. L'autorizzazione per un corso di addestramento MPL deve essere data soltanto a un'ATO che sia parte di un operatore di trasporto aereo commerciale certificato conformemente alla parte ORO o che abbia un accordo specifico con un siffatto operatore.

▼B

3. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato MPL deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. L'addestramento deve essere basato sulla competenza e condotto in un ambiente operativo ad equipaggio plurimo.
4. Verranno ammessi al corso soltanto i richiedenti ab initio.
5. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per la ATPL(A);
 - b) addestramento al volo a vista e strumentale;
 - c) addestramento in MCC per velivoli ad equipaggio plurimo; e
 - d) addestramento all'abilitazione per tipo.
6. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso MPL può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori e un'abilitazione IR sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

7. Un corso teorico approvato per MPL comprende almeno 750 ore di istruzione per il livello di conoscenza della ATPL(A), così come le ore richieste per l'istruzione teorica per la corrispondente abilitazione per tipo, in conformità alla sottoparte H.

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve comprendere almeno 240 ore in totale, composte da ore come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF), in voli reali e simulati. L'addestramento deve includere le seguenti 4 fasi dell'addestramento:

- a) Fase 1 — Addestramento primario per l'abilità di pilotaggio

Addestramento di base specifico in un velivolo ad equipaggio singolo.

- b) Fase 2 — di base

Introduzione alle operazioni ad equipaggio plurimo e al volo strumentale.

- c) Fase 3 — Intermedio

Applicazione delle operazioni ad equipaggio plurimo ad un velivolo plurimotore a turbina certificato come velivolo ad alte prestazioni conformemente alla parte 21.

▼B

d) Fase 4 — Avanzato

L'addestramento all'abilitazione per tipo in un ambiente orientato al volo di linea.

L'esperienza di volo in un volo reale deve comprendere tutti i requisiti in materia di esperienza della sottoparte H, addestramento alle manovre di recupero da assetti inusuali, volo notturno, volo con esclusivo riferimento agli strumenti e l'esperienza richiesta per ottenere la corrispondente abilità di pilotaggio.

I requisiti MCC devono essere incorporati nelle corrispondenti fasi di cui sopra.

L'addestramento al volo asimmetrico deve essere svolto in un velivolo o in un FFS.

9. Ciascuna fase dell'addestramento nel programma del corso di istruzione di volo deve includere sia l'istruzione teorica che l'addestramento pratico.
10. Il corso di addestramento deve includere un processo continuo di valutazione del programma di addestramento e una continua valutazione degli studenti che seguono il programma. La valutazione deve assicurare che:
 - a) le competenze e la relativa valutazione siano appropriate ai compiti di un copilota di un velivolo ad equipaggio plurimo; e
 - b) lo studente acquisisca le necessarie competenze in modo progressivo e soddisfacente.
11. Il corso di addestramento deve includere almeno 12 decolli ed atterraggi per assicurare la competenza. Questi decolli ed atterraggi devono essere effettuati sotto la supervisione di un istruttore in un velivolo per il quale l'abilitazione per tipo deve essere rilasciata.

LIVELLO DI VALUTAZIONE

12. Il richiedente una licenza MPL deve eseguire con successo tutte e 9 le unità di competenza specificate al punto 13 seguente, al livello avanzato di competenza richiesto per operare ed interagire come copilota in un velivolo a turbina ad equipaggio plurimo, in condizioni di volo a vista e strumentale. La valutazione deve confermare che il controllo del velivolo o della situazione vengano sempre mantenuti al fine di assicurare che una procedura o manovra sia eseguita con successo. Il richiedente deve dimostrare costantemente la conoscenza, l'abilità e l'attitudine richiesta per la condotta in sicurezza del corrispondente tipo di velivolo, in conformità ai criteri di prestazione della licenza MPL.

UNITÀ DI COMPETENZA

13. Il richiedente deve dimostrare di possedere la competenza nelle seguenti 9 unità di competenza:
 - 1) applicare i principi delle prestazioni umane, inclusi i principi della gestione della minaccia e dell'errore;
 - 2) eseguire le operazioni di terra sul velivolo;
 - 3) eseguire il decollo;
 - 4) eseguire la salita;
 - 5) eseguire la crociera;
 - 6) eseguire la discesa;
 - 7) eseguire l'avvicinamento;
 - 8) eseguire l'atterraggio; e

▼B

9) eseguire le operazioni a seguito dell'atterraggio e post-volo.

VOLO SIMULATO**14. Requisiti minimi per i FSTD:****a) Fase 1 — Addestramento primario per l'abilità di pilotaggio**

Addestramento elettronico e dispositivi «part tasking» approvati dall'autorità competente con le seguenti caratteristiche:

- utilizzare degli accessori oltre a quelli normalmente associati ai computer, quali le riproduzioni funzionali di un quadrante manette, di un sidestick o una tastiera FMS, e
- utilizzare attività psicomotorie con l'applicazione appropriata della forza e tempismo delle risposte.

b) Fase 2 — Basico

Un FNPT II MCC che rappresenti un velivolo generico plurimotore a turbina e.

c) Fase 3 — Intermedio

Un FSTD che rappresenti un velivolo plurimotore a turbina che richiede di essere operato con un copilota e qualificato ad uno standard equivalente al livello B, comprendente inoltre:

- un sistema visivo con luce diurna/crepuscolare/notturna con un campo di vista minimo collimato e continuo che fornisca ad ogni pilota un campo di vista orizzontale di 180° e verticale di 40°, e
- simulazione dell'ambiente ATC.

d) Fase 4 — Avanzato

Un FFS che sia pienamente equivalente al livello D o livello C con un sistema visivo con luce diurna avanzato, inclusa la simulazione dell'ambiente ATC.

▼B*Appendice 6***Corso di addestramento modulare per l'abilitazione IR****A. IR(A) — Corso di addestramento in volo modulare****GENERALITÀ**

1. Lo scopo del corso di addestramento in volo modulare IR(A) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su velivoli secondo le regole IFR e in condizioni IMC. Il corso consiste di due moduli, i quali possono essere frequentati separatamente o in combinazione:

- a) Modulo volo strumentale di base

Questo modulo include 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un BITD, FNPT I o II, o in un FFS. In seguito al completamento del modulo volo strumentale di base, il candidato riceve un certificato attestante il completamento del corso.

- b) Modulo volo strumentale procedurale

Questo modulo include la rimanente parte del programma di addestramento per l'abilitazione IR(A), 40 ore di istruzione di volo strumentale su monomotore o 45 ore su plurimotore e il corso teorico per l'abilitazione IR(A).

▼M3

2. Il richiedente un corso modulare IR(A) deve essere titolare di un PPL(A) o CPL(A). Il richiedente un modulo di procedure di volo strumentale che non possieda una licenza CPL(A) deve essere titolare di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base.

L'ATO deve assicurare che il richiedente un corso per l'abilitazione IR(A) su plurimotore che non ha posseduto l'abilitazione per classe o per tipo su velivolo plurimotore abbia frequentato l'addestramento su plurimotore specificato nella sottoparte H prima di cominciare l'addestramento di volo per il corso IR(A).

▼B

3. Il richiedente che desideri frequentare il modulo volo strumentale procedurale di un corso modulare IR(A) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo approvato. Prima di iniziare il modulo volo strumentale procedurale, l'ATO deve assicurare la competenza del richiedente in materia di abilità al volo strumentale di base. L'addestramento di aggiornamento deve essere fornito come richiesto.
4. Il corso di istruzione teorica deve essere completato in un periodo di 18 mesi. Il modulo volo strumentale procedurale e il test di abilitazione devono essere completati entro il periodo di validità del superamento degli esami teorici.
5. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per l'IR;
 - b) istruzione di volo strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso modulare approvato IR(A) deve includere almeno 150 ore di istruzione teorica.

▼B**ADDESTRAMENTO IN VOLO**

7. Un corso per l'abilitazione IR(A) su monomotore deve includere almeno 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 20 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 35 in un FFS o FNPT II. Un massimo di 10 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I.
8. Un corso per l'abilitazione IR(A) su plurimotore deve includere almeno 55 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 25 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 40 ore in un FFS o FNPT II. Un massimo di 10 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I. La rimanente parte dell'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 15 ore in velivoli plurimotore.
9. Il titolare di un'abilitazione IR(A) che possiede anche un'abilitazione per classe o per tipo su plurimotore e che desidera ottenere un'abilitazione IR(A) su plurimotore per la prima volta, deve completare un corso presso un'ATO comprendente almeno 5 ore di istruzione di volo strumentale in velivoli plurimotore, di cui 3 ore possono essere effettuate in un FFS o FNPT II.
- 10.1. L'ammontare totale dell'addestramento richiesto ai punti 7 e 8 di cui sopra può essere ridotto di 10 ore per il titolare di una CPL(A) o di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base.

▼M3

- 10.2. L'ammontare totale dell'addestramento richiesto ai punti 7 e 8 di cui sopra può essere ridotto a 10 ore per il titolare di un'abilitazione IR(H).

▼B

- 10.3. Il totale dell'istruzione di volo strumentale su velivolo deve soddisfare i requisiti di cui al punto 7 o 8, ove applicabile.
11. Le esercitazioni di volo fino al test di abilitazione per l'IR(A) devono includere:
 - a) modulo volo strumentale di base: procedure e manovre per il volo strumentale di base che includano almeno:
 - volo strumentale di base senza riferimenti visivi esterni:
 - volo orizzontale,
 - salita,
 - discesa,
 - virate in volo livellato, in salita, in discesa;
 - circuito strumentale;
 - virata stretta;
 - radionavigazione;
 - uscita da assetti inusuali;
 - cruscotto ridotto;
 - riconoscimento ed uscita dallo stallo incipiente e completo;
 - b) modulo volo strumentale procedurale:
 - i) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;
 - ii) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:

▼B

- la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,
 - partenze ed arrivi strumentali standard,
 - procedure IFR in rotta,
 - procedure di attesa,
 - avvicinamenti strumentali con minimi specificati,
 - procedure di mancato avvicinamento,
 - atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;
- iii) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;
- iv) se richiesto, utilizzo di un velivolo plurimotore nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso l'utilizzo del velivolo con riferimento soltanto agli strumenti con la simulazione di un motore inoperativo e arresto e riavvio del motore (quest'ultima esercitazione deve essere svolta ad una altitudine di sicurezza a meno che venga svolta in un FFS o FNPT II).

▼M3**A bis IR(A) — Corso di addestramento in volo modulare basato sulla competenza****GENERALITÀ****▼M4**

1. Lo scopo del corso di addestramento in volo modulare basato sulla competenza consiste nell'addestrare i titolari di PPL o CPL per l'abilitazione strumentale, tenendo conto della loro istruzione di volo strumentale ed esperienza precedenti. Il corso è concepito per fornire il livello di professionalità necessario per poter operare su velivoli secondo le regole IFR e in condizioni IMC. Il corso deve essere seguito presso un'ATO o consistere di una combinazione di istruzione di volo strumentale fornita da un IRI(A) o un FI(A) titolare del privilegio di fornire addestramento per l'abilitazione IR e istruzione di volo presso un'ATO.

▼M3

2. Il richiedente tale corso modulare basato sulla competenza IR(A) deve essere titolare di un PPL(A) o CPL(A).
3. Il corso di istruzione teorica deve essere completato in un periodo di 18 mesi. L'istruzione di volo strumentale e il test di abilitazione devono essere completati entro il periodo di validità del superamento degli esami teorici.
4. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per l'IR(A);
 - b) istruzione di volo strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

5. Un corso modulare basato sulla competenza approvato IR(A) deve includere almeno 80 ore di istruzione teorica. Il corso teorico può contenere formazione basata su computer ed elementi su supporto elettronico. Deve essere fornita una quantità minima di insegnamento in classe, come richiesto dalla ORA.ATO.305.

ADDESTRAMENTO IN VOLO

6. Il metodo per conseguire una IR(A) seguendo questo corso modulare è basato sulla competenza. Tuttavia, il richiedente deve completare i requisiti minimi seguenti. Può essere richiesto un addestramento aggiuntivo al fine di raggiungere le competenze richieste.
 - a) Un corso modulare basato sulla competenza IR(A) su monomotore deve includere almeno 40 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 10 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 25 in un FFS o FNPT II. Un massimo di 5 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I.

▼ M3

i) Nel caso in cui il richiedente abbia:

- (A) completato l'istruzione di volo strumentale fornita da un IRI(A) o un FI(A) titolare del privilegio di fornire addestramento per la IR; o

▼ M4

- (B) esperienza precedente di ore di volo come pilota in comando su velivoli, con un'abilitazione che fornisce i privilegi per volare in IFR e in IMC;

▼ M3

queste ore possono essere accreditate ai fini delle 40 ore di cui sopra fino a un massimo di 30 ore.

- ii) Nel caso in cui il richiedente abbia ore di volo strumentali precedenti effettuate in addestramento diverse da quelle specificate alla lettera a), punto (i), queste ore possono essere accreditate ai fini delle 40 ore richieste fino a un massimo di 15 ore.
- iii) In ogni caso, l'addestramento di volo deve includere almeno 10 ore di volo strumentale in addestramento su un velivolo presso un'ATO.
- iv) La quantità totale di istruzione strumentale a doppio comando non deve essere inferiore a 25 ore.
- b) Un corso modulare basato sulla competenza IR(A) su plurimotore deve includere almeno 45 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 10 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 30 in un FFS o FNPT II. Un massimo di 5 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I.

i) Nel caso in cui il richiedente abbia:

- (A) completato l'istruzione di volo strumentale fornita da un IRI(A) o un FI(A) titolare del privilegio di fornire addestramento per la IR; o

▼ M4

- (B) esperienza precedente di ore di volo come pilota in comando su velivoli, con un'abilitazione che fornisce i privilegi per volare in IFR e in IMC;

▼ M3

queste ore possono essere accreditate ai fini delle 45 ore di cui sopra fino a un massimo di 35 ore.

- ii) Nel caso in cui il richiedente abbia ore di volo strumentali precedenti effettuate in addestramento diverse da quelle specificate alla lettera b), punto (i), queste ore possono essere accreditate ai fini delle 45 ore richieste fino a un massimo di 15 ore.
- iii) In ogni caso, l'addestramento di volo deve includere almeno 10 ore di volo strumentale in addestramento su un velivolo plurimotore presso un'ATO.
- iv) La quantità totale di istruzione strumentale a doppio comando non deve essere inferiore a 25 ore, delle quali almeno 15 ore devono essere effettuate su un velivolo plurimotore.
- c) Al fine di determinare il numero di ore accreditate e per stabilire i requisiti per l'addestramento, il richiedente deve completare una valutazione iniziale presso un'ATO.
- d) Il completamento dell'addestramento al volo strumentale fornito da un IRI(A) o FI(A) conformemente alla lettera a), punto i) o lettera b), punto i), deve essere provato in una specifica documentazione riguardante l'addestramento che deve essere firmata dall'istruttore.
7. L'istruzione di volo per l'abilitazione IR(A) modulare basata sulla competenza deve includere:
- a) procedure e manovre per il volo strumentale di base che includano almeno:

▼ **M3**

- i) volo strumentale di base senza riferimenti visivi esterni;
 - ii) volo orizzontale;
 - iii) salita;
 - iv) discesa;
 - v) virate in volo livellato, in salita, in discesa;
 - vi) circuito strumentale;
 - vii) virate strette;
 - viii) radionavigazione;
 - ix) uscita da assetti inusuali;
 - x) cruscotto ridotto; e
 - xi) riconoscimento e uscita dallo stallo incipiente e completo;
- b) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;
- c) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:
- i) la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo;
 - ii) partenze e arrivi strumentali standard;
 - iii) procedure IFR in rotta;
 - iv) procedure di attesa;
 - v) avvicinamenti strumentali con minimi specificati;
 - vi) procedure di mancato avvicinamento; e
 - vii) atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;
- d) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;
- e) se richiesto, utilizzo di un velivolo plurimotore nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso:
- i) l'utilizzo del velivolo con riferimento soltanto agli strumenti con la simulazione di un motore non operativo;
 - ii) arresto e riavvio del motore (da svolgere a una altitudine di sicurezza a meno che venga svolta in un FFS o FNPT II).
8. I richiedenti l'abilitazione IR(A) modulare basata sulla competenza titolari di una PPL o CPL, di cui alla parte FCL, e di una valida IR(A) rilasciata da un paese terzo conformemente ai requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago, possono essere accreditati integralmente ai fini dei requisiti del corso di addestramento indicati al punto 4. Ai fini del rilascio della IR(A), il richiedente deve:
- a) completare con successo il test di abilitazione per la IR(A) conformemente all'appendice 7;
 - b) dimostrare all'esaminatore durante il test di abilitazione di avere acquisito un livello adeguato di conoscenza teorica in materia di regolamentazione aeronautica, meteorologia e pianificazione del volo e prestazioni in volo (IR); e
 - c) avere un'esperienza minima di almeno 50 ore di volo in IFR come pilota in comando su velivoli.

VALUTAZIONE PRELIMINARE

9. Il contenuto e la durata della valutazione preliminare devono essere determinati dall'ATO sulla base dell'esperienza strumentale precedente del richiedente.

▼M3**PLURIMOTORE**

10. Il titolare di un'abilitazione IR(A) monomotore che possiede anche un'abilitazione per classe o per tipo su plurimotore e che desidera ottenere un'abilitazione IR(A) su plurimotore per la prima volta, deve completare un corso presso un'ATO comprendente almeno 5 ore di istruzione di volo strumentale in velivoli plurimotore, di cui 3 ore possono essere effettuate in un FFS o FNPT II e deve superare un test di abilitazione.

▼B**B. IR(H) — Corso di addestramento in volo modulare**

1. Lo scopo del corso di addestramento in volo modulare IR(H) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su elicotteri secondo le regole IFR e in condizioni IMC.

▼M3

2. Il richiedente un corso modulare IR(H) deve essere titolare di una licenza PPL(H), CPL(H) o ATPL(H). Prima dell'inizio della fase di istruzione sull'aeromobile del corso IR(H), il richiedente deve essere titolare dell'abilitazione per tipo sull'elicottero utilizzato per il test di abilitazione IR(H) o deve aver completato un addestramento approvato per l'abilitazione per tipo su quel tipo. Il richiedente deve essere titolare di un certificato attestante il completamento soddisfacente della MCC qualora il test di abilitazione vada eseguito in condizioni di equipaggio plurimo.

▼B

3. Il richiedente che desideri frequentare un corso modulare IR(H) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo approvato.
4. Il corso di istruzione teorica deve essere completato in un periodo di 18 mesi. L'istruzione di volo e il test di abilitazione devono essere completati entro il periodo di validità del superamento degli esami teorici.
5. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per l'IR;
 - b) istruzione di volo strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso modulare approvato IR(H) deve includere almeno 150 ore di istruzione.

ADDESTRAMENTO IN VOLO

7. Un corso IR(H) su monomotore deve includere almeno 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui:
 - a) fino a 20 possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I h) o a). Queste 20 ore di istruzione in un FNPT I h) o a) possono essere sostituite da 20 ore di istruzione per IR(H) in un velivolo che sia approvato ai fini di questo corso; o
 - b) fino a 35 possono essere tempo strumentale su simulatore in un FTD 2/3 per elicotteri, un FNPT II/III o un FFS.

L'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 10 ore su elicotteri certificati per il volo in IFR.

8. Un corso IR(H) su plurimotore deve includere almeno 55 ore di istruzione di volo strumentale, di cui;

▼B

- a) fino a 20 possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I h) o a). Queste 20 ore di istruzione in un FNPT I h) o a) possono essere sostituite da 20 ore di istruzione per IR(H) in un velivolo che sia approvato ai fini di questo corso; o
- b) fino a 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FTD 2/3 per elicotteri, un FNPT II/III o un FFS.

L'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 10 ore su elicotteri plurimotore certificati per il volo in IFR.

- 9.1. Il numero delle ore di istruzione teorica per i titolari di una licenza ATPL(H) viene ridotto di 50 ore.

▼M3

- 9.2. Per il titolare di un'abilitazione IR(A) l'ammontare dell'addestramento richiesto può essere ridotto a 10 ore.
- 9.3. Per il titolare di una licenza PPL(H) con l'abilitazione al volo notturno in elicottero o di una licenza CPL(H) l'ammontare richiesto delle ore di volo strumentale effettuate in addestramento può essere ridotto di 5 ore.

▼B

- 10. Le esercitazioni di volo fino al test di abilitazione per l'IR(H) devono includere:
 - a) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;
 - b) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:
 - la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,
 - partenze ed arrivi strumentali standard,
 - procedure IFR in rotta,
 - procedure di attesa,
 - avvicinamenti strumentali con minimi specificati,
 - procedure di mancato avvicinamento,
 - atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;
 - c) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;
 - d) se richiesto, utilizzo di un elicottero plurimotore nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso l'utilizzo dell'elicottero con riferimento soltanto agli strumenti con la simulazione di un motore inoperativo e arresto e riavvio del motore (quest'ultima esercitazione deve essere svolta in un FFS o FNPT II o FTD 2/3).

C. IR(As) — Corso di addestramento in volo modulare**GENERALITÀ**

- 1. Lo scopo del corso di addestramento in volo modulare IR(As) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su dirigibili secondo le regole IFR e in condizioni IMC. Il corso consiste di due moduli, i quali possono essere frequentati separatamente o in combinazione:
 - a) Modulo volo strumentale di base

Questo modulo include 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un

▼B

BITD, FNPT I o II, o in un FFS. In seguito al completamento del modulo volo strumentale di base, il candidato riceve un certificato attestante il completamento del corso.

b) Modulo volo strumentale procedurale

Questo modulo include la rimanente parte del programma di addestramento per l'abilitazione IR(As), 25 ore di istruzione di volo strumentale e il corso teorico per l'abilitazione IR(As).

2. Il richiedente un corso modulare IR(As) deve essere titolare di una licenza PPL(As), compresi i privilegi per il volo notturno, o una licenza CPL(As). Il richiedente un modulo volo strumentale procedurale che non possieda una licenza CPL(As) deve essere titolare di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base.
3. Il richiedente che desideri frequentare il modulo volo strumentale procedurale di un corso modulare IR(As) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo approvato. Prima di iniziare il modulo volo strumentale procedurale, l'ATO deve assicurare la competenza del richiedente in materia di abilità al volo strumentale di base. L'addestramento di aggiornamento deve essere fornito come richiesto.
4. Il corso di istruzione teorica deve essere completato in un periodo di 18 mesi. Il modulo volo strumentale procedurale e il test di abilitazione devono essere completati entro il periodo di validità del superamento degli esami teorici.
5. Il corso deve includere:
 - a) istruzione teorica al livello richiesto per l'IR;
 - b) istruzione di volo strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso modulare approvato IR(As) deve includere almeno 150 ore di istruzione teorica.

ADDESTRAMENTO IN VOLO

7. Un corso per l'abilitazione IR(As) deve includere almeno 35 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 15 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 20 in un FFS o FNPT II. Un massimo di 5 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I.
8. L'ammontare totale dell'addestramento richiesto al punto 7 di cui sopra può essere ridotto di 10 ore per il titolare di una licenza CPL(As) o di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base. Il totale dell'istruzione di volo strumentale su dirigibile deve soddisfare i requisiti di cui al punto 7.
9. Qualora il richiedente sia il titolare di un'abilitazione IR in un'altra categoria di aeromobili, l'ammontare totale dell'istruzione di volo richiesta può essere ridotta di 10 ore su dirigibili.
10. Le esercitazioni di volo fino al test di abilitazione per l'IR(As) devono includere:
 - a) modulo volo strumentale di base:

procedure e manovre per il volo strumentale di base che includano almeno:

▼B

volo strumentale di base senza riferimenti visivi esterni:

- volo orizzontale,
- salita,
- discesa,
- virate in volo livellato, in salita, in discesa;

circuito strumentale;

radionavigazione;

uscita da assetti inusuali;

cruscotto ridotto;

b) modulo volo strumentale procedurale:

i) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;

ii) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:

- la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,
- partenze ed arrivi strumentali standard,
- procedure IFR in rotta,
- procedure di attesa,
- avvicinamenti strumentali con minimi specificati,
- procedure di mancato avvicinamento,
- atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;

iii) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;

iv) utilizzo di un dirigibile nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso l'utilizzo del dirigibile con riferimento soltanto agli strumenti con la simulazione di un motore inoperativo e arresto e riavvio del motore (quest'ultima esercitazione deve essere svolta ad una altitudine di sicurezza a meno che venga svolta in un FFS o FNPT II).



Appendice 7

Test di abilitazione IR

1. Il richiedente di un'abilitazione IR deve aver effettuato l'addestramento sulla stessa classe o tipo di aeromobile di quello utilizzato per il test.
2. Il richiedente deve superare tutte le sezioni del test di abilitazione. Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta la necessità di ripetere l'intero test. Nel caso del non superamento di una sezione soltanto, il richiedente deve ripetere soltanto quella sezione. Il non superamento di una sezione del riesame, incluse le sezioni che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test. Tutte le sezioni del test di abilitazione devono essere completate in un periodo di 6 mesi. Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo 2 tentativi comporta la necessità di sottoporsi ad un addestramento aggiuntivo.
3. Il non superamento di un test di abilitazione può comportare la necessità di sottoporsi ad addestramento aggiuntivo. Il numero di tentativi per superare il test di abilitazione non è limitato.

SVOLGIMENTO DEL TEST

4. Lo scopo del test è quello di simulare un volo reale. La rotta per la prova viene scelta dall'esaminatore. Uno degli elementi essenziali consiste nella capacità del richiedente di pianificare e condurre il volo ricorrendo a materiale di uso corrente raccolto nella fase preparatoria. Il richiedente deve eseguire la pianificazione del volo e deve assicurare che tutto l'equipaggiamento e la documentazione necessari per l'esecuzione del volo siano a bordo. La durata del volo deve essere di almeno 1 ora.
5. Qualora il richiedente desideri terminare un test di abilitazione per motivi considerati inadeguati dall'esaminatore, il richiedente deve ripetere l'intero test di abilitazione. Qualora il test venga terminato per motivi considerati adeguati dall'esaminatore, soltanto le sezioni che non sono state completate verranno ripetute in un altro volo.
6. A discrezione dell'esaminatore, il richiedente potrà ripetere una volta ciascuna delle manovre o procedure del test. L'esaminatore può terminare il test in qualunque momento se ritiene che l'abilità di pilotaggio del richiedente necessiti un riesame completo.
7. Il richiedente deve pilotare l'aeromobile da una posizione nella quale può esercitare le funzioni di pilota in comando ed eseguire il test come se non ci fosse alcun altro membro dell'equipaggio. L'esaminatore non prende parte alle operazioni di volo se non quando il suo intervento sia reso necessario per ragioni di sicurezza o per evitare eccessivi ritardi ad altro traffico aereo. La responsabilità del volo verrà assegnata conformemente alle regole nazionali.
8. Le altezze/altitudine di decisione, le altezze/altitudini minime di discesa ed il punto di mancato avvicinamento devono essere determinate dal richiedente e approvate dall'esaminatore.
9. Il richiedente di un'abilitazione IR deve descrivere all'esaminatore i controlli e i compiti effettuati, inclusa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere eseguiti in conformità alla lista dei controlli autorizzata dell'aeromobile impiegato per effettuare il test. Durante la preparazione pre-volo per il test, il richiedente deve determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. Il calcolo delle prestazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio deve essere effettuato dall'allievo in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile impiegato per la prova.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

10. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - manovrare l'aeromobile nell'ambito delle sue limitazioni;
 - eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;

▼B

dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;

applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e

mantenere il controllo dell'aeromobile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

11. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni dell'aeromobile utilizzato.

Altezza

generalmente	± 100 piedi
inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione	+ 50 piedi/– 0 piedi
altezza/MAP/altitudine minima di discesa	+ 50 piedi/– 0 piedi

Mantenimento della rotta

rilevamento radio	± 5°
avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimuth e sentiero di discesa

Prua

con tutti i motori operativi	± 5°
con avaria motore simulata	± 10°

Velocità

con tutti i motori operativi	± 5 nodi
con avaria motore simulata	+ 10 nodi/– 5 nodi

CONTENUTI DEL TEST**Velivoli****SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA**

L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, le procedure di antighiaccio/sghiacciamento ecc., sono applicate in tutte le sezioni.

a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda il calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano/registro di volo IFR
d	Ispezione pre-volo
e	Minimi meteorologici
f	Rullaggio
g	Istruzioni pre-decollo, decollo
h (°)	Transizione al volo strumentale
i (°)	Procedure per la partenza strumentale, regolazione degli altimetri
j (°)	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T



SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO (°)	
a	Controllo del velivolo con riferimento ai soli strumenti, incluso: volo livellato a varie velocità, trim
b	Virate in salita e discesa a rateo 1 costante di velocità angolare
c	Manovra di uscita da assetti inusuali, incluse virate continue a 45° di inclinazione e virate accentuate in discesa
d (*)	Manovra di uscita dall'avvicinamento allo stallo in volo livellato, in virate in salita/discesa e in configurazione di atterraggio — applicabile soltanto a velivoli
e	Cruscotto ridotto: salite o discese stabilizzate, virate livellate con rateo 1 di velocità angolare e uscita su prue determinate, manovre di uscita da assetti inusuali — applicabile soltanto a velivoli
SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA (°)	
a	Intercettazione e mantenimento della rotta, per esempio NDB, VOR, RNAV
b	Uso dei radioaiuti
c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza, tecnica di regolazione del trim
d	Regolazione degli altimetri
e	Determinazione dei tempi e revisione degli stimati d'arrivo (ETA) (attese in rotta, se necessario)
f	Controllo dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, gestione degli impianti di bordo
g	Procedure di protezione dal ghiaccio, simulate se necessario
h	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 4 — AVVICINAMENTI DI PRECISIONE (°)	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (+)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure d'avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h (+)	Manovra di riattaccata
i (+)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE (°)	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, regolazione dell'altimetro

▼B

c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (+)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h (+)	Manovra di riattaccata
i (+)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 6 — VOLO CON AVARIA AD UN MOTORE (soltanto velivoli plurimotore) (°)	
a	Avaria ad un motore simulata dopo il decollo o in riattaccata
b	Avvicinamento, riattaccata e mancato avvicinamento procedurale con un motore in avaria
c	Avvicinamento e atterraggio con un motore in avaria
d	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

(*) Possono essere effettuate in un FFS, FTD 2/3 o FNPT II.

(+) Possono essere incluse nella sezione 4 o sezione 5.

(°) Devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti.

Elicotteri**SEZIONE 1 — PARTENZA**

L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, le procedure di antighiaccio/sghiacciamento, ecc., sono applicate in tutte le sezioni.

a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda il calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano/registro di volo IFR
d	Ispezione pre-volo
e	Minimi meteorologici
f	Rullaggio/rullaggio in aria in conformità con le istruzioni dell'ATC o dell'istruttore
g	Istruzioni pre-decollo, procedure e controlli
h	Transizione al volo strumentale
i	Procedure per la partenza strumentale

SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO

a	Controllo dell'elicottero con riferimento ai soli strumenti, incluso:
b	Virate in salita e discesa a rateo 1 costante di velocità angolare
c	Manovra di uscita da assetti inusuali, incluse virate continue a 30° di inclinazione e virate accentuate in discesa

▼B

SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA	
a	Mantenimento della rotta, inclusa intercettazione, per esempio NDB, VOR, RNAV
b	Uso dei radioaiuti
c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza
d	Regolazione degli altimetri
e	Determinazione dei tempi e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)
f	Controllo dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, gestione degli impianti di bordo
g	Procedure di protezione dal ghiaccio, simulate se necessario e ove applicabile
h	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 4 — AVVICINAMENTI DI PRECISIONE	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (*)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h (*)	Manovra di riattaccata
i (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (*)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h (*)	Manovra di riattaccata
i (*)	Procedura di mancato avvicinamento (*)/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T



SEZIONE 6 — PROCEDURE ANORMALI E DI EMERGENZA

Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5. La prova deve riguardare il controllo dell'elicottero, l'identificazione del motore in avaria, le azioni immediate (solo simulate), le azioni a seguire, i controlli e l'accuratezza del volo, nelle seguenti situazioni:

a	Avaria a un motore simulata dopo il decollo e in avvicinamento (**) (ad un'altezza di sicurezza, salvo quando effettuata su un FFS o FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Avaria del sistema di stabilizzazione/sistema idraulico (se applicabile)
c	Cruscotto ridotto
d	Autorotazione ed uscita a un'altitudine prestabilita
e	Avvicinamento di precisione condotto manualmente senza l'ausilio del flight director (***) Avvicinamento di precisione condotto manualmente con l'ausilio del flight director (***)

(*) Da eseguirsi nella sezione 4 o sezione 5.

(**) Solamente per elicotteri plurimotore.

(***) Deve essere esaminata una voce soltanto.

Dirigibili

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA

L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, contatti e conformità con l'ATC, e le procedure R/T sono applicate in tutte le sezioni

a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda il calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano/registro di volo IFR
d	Ispezione pre-volo
e	Minimi meteorologici
f	Istruzioni pre-decollo, procedura di disormeggio, manovre al suolo
g	Decollo
h	Transizione al volo strumentale
i	Procedure per la partenza strumentale, regolazione degli altimetri
j	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO

a	Controllo del dirigibile con riferimento ai soli strumenti
b	Virate in salita e discesa a rateo costante di velocità angolare
c	Uscita da posizioni inusuali
d	Cruscotto ridotto

SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA

a	Mantenimento della rotta, inclusa intercettazione, per esempio NDB, VOR, RNAV
b	Uso dei radioaiuti

▼B

c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza, tecnica di regolazione del trim
d	Regolazione degli altimetri
e	Controllo e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)
f	Controllo della progressione del volo, libretto di volo, carburante usato, gestione degli impianti di bordo
g	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 4 — AVVICINAMENTI DI PRECISIONE

a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (+)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure d'avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Avvicinamento stabilizzato (controllo di altitudine, velocità e prua)
h (+)	Manovra di riattaccata
i (+)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE

a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, regolazione dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (+)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure d'avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Avvicinamento stabilizzato (controllo di altitudine, velocità e prua)
h (+)	Manovra di riattaccata
i (+)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 6 — VOLO CON AVARIA AD UN MOTORE

Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5. La prova deve riguardare il controllo del dirigibile, l'identificazione del motore in avaria, le azioni immediate, le azioni a seguire, i controlli e l'accuratezza del volo, nelle seguenti situazioni:

a	Avaria ad un motore simulata dopo il decollo o in riattaccata
b	Avvicinamento e riattaccata procedurale con un motore in avaria

▼B

c	Avvicinamento e atterraggio, procedura di mancato avvicinamento, con un motore in avaria
d	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

([†]) Possono essere incluse nella sezione 4 o sezione 5.



Appendice 8

Accreditamento trasversale della parte IR dei controlli di professionalità di un'abilitazione per classe o per tipo

A. Velivoli

I crediti vengono riconosciuti soltanto qualora il titolare stia rinnovando i privilegi IR per velivoli monomotore e plurimotore ad equipaggio singolo, se del caso.

Qualora vengono eseguiti i controlli di professionalità, inclusa l'abilitazione IR, e il titolare ha una valida:	Il credito viene riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per:
abilitazione per tipo MP; abilitazione per tipo su velivoli complessi ad alte prestazioni	classe SE (*) e abilitazione per tipo SE (*), e classe SP ME, e abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni, soltanto il credito per la sezione 3B del test di abilitazione per velivoli complessi a non alte prestazioni ad equipaggio singolo di cui all'appendice 9 (*)
abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni ad equipaggio singolo	classe SP ME (*), e abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni, e abilitazione per classe e per tipo SE (*)
abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni limitati ad operazioni MP	a. classe SP ME (*), e b. abilitazione per tipo SP ME (*) su velivoli complessi a non alte prestazioni e c. abilitazione per tipo e per classe SE (*)
abilitazione per classe SP ME ad equipaggio singolo	abilitazione per classe e per tipo SE, e classe SP ME, e abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni
abilitazione per classe SP ME, con limitazione ad operazioni MP	abilitazione per classe e per tipo SE (*), e classe SP ME (*), e abilitazione per tipo SP ME (*) su velivoli complessi a non alte prestazioni (*)
abilitazione per classe SP SE	abilitazione per classe e per tipo SE
abilitazione per tipo SP SE	abilitazione per classe e per tipo SE

(*) Sempre che, nei 12 mesi precedenti, il richiedente abbia effettuato almeno tre partenze e avvicinamenti IFR su una classe o tipo di velivoli SP in operazioni ad equipaggio singolo, o, per velivoli plurimotore non complessi a non alte prestazioni, il richiedente abbia superato la sezione 6 del test di abilitazione per velivoli non complessi a non alte prestazioni ad equipaggio singolo effettuato volando soltanto con riferimento agli strumenti in operazioni ad equipaggio singolo.

▼B**B. Elicotteri**

Il credito viene riconosciuto soltanto qualora il titolare stia rinnovando i privilegi IR per elicotteri monomotore e plurimotore ad equipaggio singolo, se del caso.

Qualora vengono eseguiti i controlli di professionalità, inclusa l'abilitazione IR, e il titolare ha una valida:	Il credito viene riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per:
abilitazione per tipo MPH	abilitazione per tipo SE (*), e abilitazione per tipo SP ME (*)
abilitazione per tipo SP ME ad equipaggio singolo	abilitazione per tipo SE abilitazione per tipo SP ME
abilitazione per tipo SP ME, con limitazione a operazioni a equipaggio plurimo	abilitazione per tipo SE (*) abilitazione per tipo SP ME (*)

(*) Sempre che, nei 12 mesi precedenti, il richiedente abbia effettuato almeno 3 partenze ed avvicinamenti IFR su un elicottero di tipo SP in operazioni SP.

▼B*Appendice 9***Addestramento, test di abilitazione e controlli di professionalità per MPL, ATPL, abilitazioni per tipo e per classe e controlli di professionalità per IR****A. Generalità**

1. Il richiedente di un test di abilitazione deve aver effettuato l'addestramento sulla stessa classe o tipo di aeromobile di quello utilizzato per il test.
2. Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo due tentativi comporta la necessità di sottoporsi ad un addestramento aggiuntivo.
3. Il numero di tentativi per superare il test di abilitazione non è limitato.

CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO, TEST DI ABILITAZIONE/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ**▼M4**

4. A meno che sia diversamente specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, il programma del corso di istruzione di volo, il test di abilitazione e il controllo di professionalità devono soddisfare i requisiti di questa appendice. Il programma del corso, il test di abilitazione e il controllo di professionalità possono essere ridotti per riconoscere il credito per l'esperienza precedente su tipi di aeromobili simili, così come specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.
5. Con l'eccezione del caso dei test di abilitazione per il rilascio di una ATPL, quando viene specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti a norma della parte 21 per l'aeromobile specifico, può essere riconosciuto il credito per le voci del test di abilitazione che sono comuni ad altri tipi o varianti per le quali il pilota è qualificato.

▼B**SVOLGIMENTO DEL TEST/DEI CONTROLLI**

6. L'esaminatore può scegliere tra diversi scenari dei test di abilitazione o controlli di professionalità contenenti operazioni simulate rilevanti, sviluppate e approvate dall'autorità competente. Dovranno essere utilizzati simulatori completi del volo e altri dispositivi di addestramento se disponibili, ovunque siano situati, così come stabilito in questa parte.
7. Durante i controlli di professionalità, l'esaminatore deve verificare che il titolare dell'abilitazione per classe o per tipo mantenga un livello adeguato di conoscenza teorica.
8. Qualora il richiedente desideri terminare un test di abilitazione per motivi considerati inadeguati dall'esaminatore, il richiedente deve ripetere l'intero test di abilitazione. Qualora il test venga terminato per motivi considerati adeguati dall'esaminatore, soltanto le sezioni che non sono state completate verranno ripetute in un altro volo.
9. A discrezione dell'esaminatore, il richiedente potrà ripetere una volta ciascuna delle manovre o procedure del test. L'esaminatore può terminare il test in qualunque momento se ritiene che l'abilità di pilotaggio del richiedente necessiti un riesame completo.
10. Al richiedente verrà richiesto di pilotare l'aeromobile da una posizione nella quale può esercitare le funzioni di pilota in comando o copilota, come applicabile, ed eseguire il test come se non ci fosse alcun altro membro dell'equipaggio, qualora il test o i controlli siano svolti in condizioni di equipaggio simbolo. La responsabilità del volo verrà assegnata conformemente alle regole nazionali.
11. Durante la preparazione pre-volo per il test, il richiedente deve determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. Il richiedente deve descrivere all'esaminatore i controlli e i compiti effettuati, inclusa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere eseguiti in conformità alla lista dei controlli dell'aeromobile impiegato per effettuare il test e, se applicabile, al concetto MCC. Il calcolo delle prestazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio deve essere effettuato dall'allievo in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile impiegato per la prova. Le altezze/altitudini di decisione, le altezze/altitudini minime di discesa e il punto di mancato avvicinamento devono essere concordate con l'esaminatore.

▼B

12. L'esaminatore non prende parte alle operazioni di volo se non quando il suo intervento sia reso necessario per ragioni di sicurezza o per evitare eccessivi ritardi ad altro traffico aereo.

REQUISITI SPECIFICI PER IL TEST DI ABILITAZIONE/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ PER LE ABILITAZIONI PER TIPO SU AEROMOBILI AD EQUIPAGGIO PLURIMO, PER LE ABILITAZIONI PER TIPO SU VELIVOLI AD EQUIPAGGIO SINGOLO, QUANDO UTILIZZATI IN OPERAZIONI AD EQUIPAGGIO PLURIMO, PER MPL E ATPL

13. Il test di abilitazione per un aeromobile ad equipaggio plurimo o un velivolo ad equipaggio singolo quando utilizzato in operazioni ad equipaggio plurimo deve essere svolto in un ambiente ad equipaggio plurimo. Un altro richiedente o un altro pilota qualificato e abilitato al tipo possono operare come secondo pilota. Se viene utilizzato un aeromobile, il secondo pilota deve essere l'esaminatore o un istruttore.
14. Il richiedente deve operare come pilota ai comandi (PF) durante tutte le sezioni del test di abilitazione, con l'eccezione di procedure anormali e di emergenza, che possono essere condotte come pilota ai comandi (PF) o pilota non ai comandi (PNF) in conformità alla MCC. Il richiedente un primo rilascio di un'abilitazione per tipo su aeromobile ad equipaggio plurimo o una licenza ATPL deve anche dimostrare di possedere la capacità di operare come pilota non ai comandi (PNF). Il titolare può scegliere il posto di sinistra o quello di destra per il test di abilitazione se tutte le voci possono essere eseguite dal posto selezionato.
15. Le voci seguenti devono essere specificatamente controllate da un esaminatore per i richiedenti una licenza ATPL o un'abilitazione per tipo per aeromobili ad equipaggio plurimo o per operazioni ad equipaggio plurimo in velivoli ad equipaggio singolo che si estendono fino ai compiti di un pilota in comando, indipendentemente dal fatto che il richiedente operi come pilota ai comandi (PF) o pilota non ai comandi (PNF):
- a) gestione della cooperazione dell'equipaggio;
 - b) mantenere un controllo generale dell'operazione dell'aeromobile attraverso una supervisione appropriata; e
 - c) definire priorità e prendere decisioni in conformità con gli aspetti legati alla sicurezza e le corrispondenti regole e regolamenti relativi alla situazione operativa, incluse le emergenze.
16. Il test o i controlli devono essere effettuati secondo le regole del volo strumentale (IFR) se è inclusa l'abilitazione IR e devono essere effettuati, nel limite del possibile, in un ambiente simulato di trasporto aereo commerciale. Uno degli elementi essenziali da controllare consiste nella capacità di pianificare e condurre il volo ricorrendo a materiale di uso corrente raccolto nella fase preparatoria.
17. Qualora il corso per l'abilitazione per tipo abbia incluso meno di 2 ore di addestramento in volo sull'aeromobile, il test di abilitazione può essere effettuato in un FFS e può essere completato prima dell'addestramento in volo sull'aeromobile. In questo caso un certificato attestante il completamento del corso per l'abilitazione per tipo, incluso l'addestramento in volo sull'aeromobile, deve essere trasmesso all'autorità competente prima che la nuova abilitazione per tipo venga registrata nella licenza del richiedente.

B. Requisiti specifici per la categoria velivoli

PUNTEGGIO MINIMO

1. Nel caso di velivoli ad equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, il richiedente deve superare tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di una sezione soltanto, il richiedente deve ripetere quella sezione. Il non superamento di una sezione del riesame o dei nuovi controlli, incluse le sezioni che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. Per velivoli plurimotore ad equipaggio singolo, la sezione 6 del corrispondente test o controlli riguardante il volo asimmetrico deve essere superata.

▼B

2. Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo e equipaggio plurimo, il richiedente deve superare tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il non superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di 5 voci o meno, il richiedente deve ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce del riesame o dei nuovi controlli, incluse le voci che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. La sezione 6 non è inclusa nel test di abilitazione per la licenza ATPL o MPL. Qualora il richiedente non superi o non tenti la sezione 6 soltanto, l'abilitazione per tipo viene rilasciata senza i privilegi CAT II o CAT III. Al fine di estendere i privilegi dell'abilitazione per tipo alla CAT II o CAT III, il richiedente deve superare la sezione 6 sul corrispondente tipo di aeromobile.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
- a) manovrare il velivolo nell'ambito delle sue limitazioni;
 - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche;
 - e) mantenere il controllo del velivolo in ogni fase del volo, in modo da assicurare sempre il buon esito di una procedura o di una manovra;
 - f) comprendere e applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura di incapacitazione, se del caso; e
 - g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio, se del caso.
4. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e delle caratteristiche di manovra e prestazioni del velivolo utilizzato:

altezza

generalmente	± 100 piedi
inizio della riattaccata all'altezza di decisione	+ 50 piedi/- 0 piedi
altezza/altitudine minima di discesa	+ 50 piedi/- 0 piedi

Mantenimento della rotta

rilevamento radioaiuti	$\pm 5^\circ$
avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimut e sentiero di discesa

Prua

con tutti i motori operativi	$\pm 5^\circ$
con avaria motore simulata	$\pm 10^\circ$

Velocità

con tutti i motori operativi	± 5 nodi
con avaria motore simulata	+10 nodi/- 5 nodi

▼B**CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/TEST DI ABILITAZIONE/
CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ****5. Velivoli ad equipaggio singolo, con l'eccezione di velivoli complessi ad alte prestazioni****a) I seguenti simboli significano:**

P = Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF)

X = Per queste esercitazioni deve essere impiegato il simulatore di volo, se disponibile, altrimenti deve essere impiegato un velivolo se appropriato per la manovra o la procedura

P# = L'addestramento deve essere integrato dall'ispezione sotto supervisione del velivolo

b) L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (—>)

Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

A = Velivolo

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo (incluso FNPT II per abilitazione per classe ME)

c) Le voci con l'asterisco (*) della sezione 3B e, per i plurimotore, della sezione 6, devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti qualora il test di abilitazione o i controlli di professionalità includano il rinnovo/ripristino di un'abilitazione IR. Se le voci con l'asterisco (*) non sono effettuate con il solo riferimento agli strumenti durante il test di abilitazione o i controlli di professionalità e qualora non ci sia alcun credito di privilegi IR, l'abilitazione per classe o per tipo viene limitata soltanto al VFR.**d) La sezione 3 A viene completata ai fini del rinnovo di un'abilitazione per tipo o per classe per plurimotore, soltanto VFR, qualora non siano state effettuate le 10 tratte in merito all'esperienza richiesta durante i 12 mesi precedenti. La sezione 3 A non è richiesta qualora venga completata la sezione 3B.****e) Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica un'esercitazione obbligatoria o una scelta dove compaiono più di un'esercitazione.****f) Un FFS o un FNPT II deve essere utilizzato per l'addestramento pratico per le abilitazioni per tipo o per classe per plurimotore se fanno parte di un corso approvato per l'abilitazione per classe o per tipo. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:****▼M3**

i) la qualificazione del FFS o FNPT II, come stabilito nei pertinenti requisiti della parte ARA e della parte ORA;

▼B

ii) la qualificazione degli istruttori;

iii) la quantità di addestramento su FFS o FNPT II fornito durante il corso; e

iv) le qualificazioni e l'esperienza su tipi simili del pilota in addestramento.

g) Qualora un test di abilitazione o i controlli di professionalità vengano eseguiti in operazioni ad equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo viene ristretta ad operazioni ad equipaggio plurimo.



VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istrut-tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo terminato
		FTD	FFS	A		FFS A	
SEZIONE 1							
1	Partenza						
1.1	Operazioni pre-volo, incluso: Controllo della documentazione Massa e centraggio Informazioni sulle condizioni meteorologiche NOTAM						
1.2	Controlli prima della messa in moto						
1.2.1	Esterni	P#		P			
1.2.2	Interni			P		M	
1.3	Messa in moto: Normale Malfunzionamenti	P→	→	→		M	
1.4	Rullaggio		P→	→		M	
1.5	Controlli prima della partenza: prova motori (se applicabile)	P→	→	→		M	
1.6	Procedura di decollo: normale con vari gradi di flap come da manuale di volo Con vento al traverso (se le condizioni lo permettono)		P→	→			
1.7	Salita: Vx/Vy Virate verso prue Livellamento alla quota		P→	→		M	
1.8	Contatti con l'ATC — confor- mità, procedure R/T						
SEZIONE 2							
2	Operazioni in volo (VMC)						
2.1	Volo orizzontale e livellato a varie velocità, incluso il volo a velocità criticamente basse con flap estesi e retratti (incluso l'avvicinarsi alla VMCA, se applicabile)		P→	→			



VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo terminato
		FTD	FFS	A		FFS A	
2.2	Virate strette (360° a sinistra e destra con 45° di inclinazione laterale)		P—>	—>		M	
2.3	Stallo e manovra di uscita: i) stallo pulito ii) avvicinamento allo stallo con potenza, in virata in discesa, con inclinazione laterale e in configurazione di avvicinamento iii) avvicinamento allo stallo con potenza in configura- zione d'atterraggio iv) avvicinamento allo stallo, in virata in salita con flap in posizione di decollo e potenza per salita (soltanto velivoli monomotore)		P—>	—>		M	
2.4	Manovra con l'uso dell'autopi- lota e del flight director (può essere combinato con la sezione 3) se applicabile		P—>	—>		M	
2.5	Contatti con l'ATC — confor- mità, procedure R/T						
SEZIONE 3A							
3 A	Procedure VFR in rotta (cfr. lettera B, paragrafo 5, let- tere c) e d)]						
3 A.1	Piano di volo, navigazione sti- mata e lettura delle carte						
3A.2	Mantenimento di altitudine, prua e velocità						
3A.3	Orientamento, stimati e revi- sione degli stimati d'arrivo (ETA)						
3A.4	Uso dei radioaiuti (se praticabi- le)						
3A.5	Controllo del volo (giornale di bordo, controlli di routine, in- cluso carburante, impianti e formazione di ghiaccio)						



VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure				Iniziali del- l'istru- tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo terminato
	FTD	FFS	A		FFS A	
3A.6 Contatti con l'ATC — confor- mità, procedure R/T						
SEZIONE 3B						
3B Volo strumentale						
3B.1* Partenza IFR		P—>	—>		M	
3B.2* IFR in rotta		P—>	—>		M	
3B.3* Procedure d'attesa		P—>	—>		M	
3B.4* ILS alla DH/A di 200 piedi (60 m) o ai minimi di procedura (l'autopilota può essere usato per l'intercettamento del sen- tierio di discesa)		P—>	—>		M	
3B.5* Avvicinamento non di preci- sione alla MDH/A e MAP		P—>	—>		M	
3B.6* Esercitazioni di volo, inclusa l'avaria simulata alla bussola e all'indicatore di assetto: virate con rateo 1, uscita da assetti inusuali	P—>	—>	—>		M	
3B.7* Avaria al localizzatore o all'in- dicazione del sentiero di di- scesa	P—>	—>	—>			
3B.8* Contatti con l'ATC — confor- mità, procedure R/T						
Lasciata intenzionalmente in bianco						
SEZIONE 4						
4 Arrivo e atterraggi						
4.1 Procedura di arrivo all'aero- porto		P—>	—>		M	
4.2 Atterraggio normale		P—>	—>		M	
4.3 Atterraggio con flap retratti		P—>	—>		M	



VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo terminato
		FTD	FFS	A		FFS A	
4.4	Atterraggio con vento al tra- verso (se le condizioni lo con- sentono)		P—>	—>			
4.5	Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo da 2 000 piedi di altezza sulla so- glia pista (solo velivoli mono- motore)		P—>	—>			
4.6	Riattaccata dall'altezza minima		P—>	—>		M	
4.7	Riattaccata di notte e atterrag- gio (se applicabile)	P—>	—>	—>			
4.8	Contatti con l'ATC — confor- mità, procedure R/T						
SEZIONE 5							
5	Procedure anormali e d'emer- genza (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4)						
5.1	Interruzione del decollo ad una velocità ragionevole		P—>	—>		M	
5.2	Avaria motore simulata dopo il decollo (soltanto velivoli mo- nomotore)			P		M	
5.3	Atterraggio forzato simulato senza potenza (soltanto velivoli monomotore)			P		M	
5.4	Emergenze simulate: i) fuoco o fumo in volo ii) malfunzionamento degli im- pianti come del caso	P—>	—>	—>			
5.5	Spegnimento di un motore e riavviamento (soltanto per test di abilitazione ME) (ad una al- titudine di sicurezza se effe- tuato in un aeromobile)	P—>	—>	—>			

▼B

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo terminato
		FTD	FFS	A		FFS A	
5.6	Contatti con l'ATC — confor- mità, procedure R/T						
SEZIONE 6							
6	Volo asimmetrico simulato						
6.1*	(Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5) Arresto simulato di un motore durante il decollo (ad altitudine di sicurezza, salvo che non sia effettuato in un FFS o FNPT II)	P—>	—>	—>X		M	
6.2*	Avvicinamento asimmetrico e riattaccata	P—>	—>	—>		M	
6.3*	Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo	P—>	—>	—>		M	
6.4	Contatti con l'ATC — confor- mità, procedure R/T						

6. Velivoli ad equipaggio plurimo e velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo:

a) I seguenti simboli significano:

P = Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di un'abilitazione per tipo, ove applicabile.

X = Per queste esercitazioni deve essere impiegato il simulatore di volo, se disponibile; altrimenti deve essere impiegato un velivolo se appropriato per la manovra o la procedura.

P# = L'addestramento deve essere integrato dall'ispezione sotto supervisione del velivolo.

- b) L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (—>).

Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

A = Velivolo

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

OTD = Altri dispositivi di addestramento

▼B

- c) Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Qualora questa condizione non sia soddisfatta durante l'abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo viene limitata soltanto al VFR.
- d) Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria.
- e) Un FFS deve essere impiegato per l'addestramento pratico e il test se il FFS fa parte di un corso approvato per l'abilitazione per tipo. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:
- i) la qualificazione del FFS o FNPT II;
 - ii) la qualificazione degli istruttori;
 - iii) la quantità di addestramento su FFS o FNPT II fornito durante il corso; e
 - iv) le qualificazioni e l'esperienza su tipi simili del pilota in addestramento.
- f) Le manovre e le procedure devono includere la MCC per velivoli a equipaggio plurimo e per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo.
- g) Le manovre e le procedure devono essere effettuate in equipaggio singolo per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo in operazioni ad equipaggio singolo.
- h) Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, se un test di abilitazione o i controlli di professionalità sono effettuati in operazioni ad equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo viene ristretta ad operazioni ad equipaggio plurimo. Se si desiderano ottenere i privilegi di equipaggio singolo, le manovre/procedure di cui ai punti 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 e almeno una manovra/procedura della sezione 3.4 devono essere addizionalmente effettuate come equipaggio singolo.
- i) Nel caso di un'abilitazione per tipo ristretta rilasciata conformemente al requisito FCL.720.A, lettera e), i candidati devono soddisfare gli stessi requisiti degli altri candidati all'abilitazione per tipo, ad eccezione degli esercizi pratici relativi alle fasi di decollo e di atterraggio.

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato	
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A		
SEZIONE 1								
1	Preparazione del volo							
1.1	Calcolo delle prestazioni	P						
1.2	Ispezione visiva dell'esterno del velivolo; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione	P#			P			



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.3	Ispezione della cabina di pilotaggio		P—>	—>	—>			
1.4	Uso della lista dei controlli prima della messa in moto, procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione	P—>	—>	—>	—>		M	
1.5	Rullaggio conformemente al controllo del traffico aereo o secondo le istruzioni dell'istruttore			P—>	—>			
1.6	Controlli pre-decollo		P—>	—>	—>		M	
SEZIONE 2								
2	Decolli							
2.1	Decolli normali con differenti estensioni di flap, incluso decollo in corsa di rullaggio			P—>	—>			
2.2*	Decollo strumentale; il passaggio al volo strumentale è richiesto durante la rotazione o subito dopo il decollo			P—>	—>			
2.3	Decollo con vento al traverso			P—>	—>			
2.4	Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulata)			P—>	—>			



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali del- l'istru- tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami-na- tore a con- trollo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.5	Decolli con avaria motore simulata:							
2.5.1*	subito dopo la V2 (Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto o nella categoria da collegamento, l'avaria a un motore non deve essere simulata prima di aver raggiunto un'altezza minima di 500 piedi sopra la fine pista. Nei velivoli che hanno le stesse prestazioni di un velivolo della categoria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore subito dopo aver raggiunto la V2)			P—>	—>			
2.5.2*	Tra la V1 e la V2			P	X		M solo FFS	
2.6	Interruzione del decollo a una velocità ragionevole prima di aver raggiunto la V1			P—>	—>X		M	
SEZIONE 3								
3	Manovre e procedure di volo							
3.1	Virate con e senza spoiler			P—>	—>			
3.2	Effetto picchiante e stallo di alta velocità dopo aver raggiunto il Mach critico, e altre caratteristiche di volo specifiche del velivolo (per esempio <i>Dutch Roll</i>)			P—>	—>X Per questa esercitazione non può essere usato un aeromobile			



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali del- l'istru- tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami-na- tore a con- trollo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.3	Operazioni normali degli impianti e dei comandi sul pannello del tecnico di volo	P→	→	→	→			
	Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti:						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti da 3.4.0 a 3.4.14 incluso
3.4.0	Motore (se necessario elica)	P→	→	→	→			
3.4.1	Pressurizzazione e condizionamento	P→	→	→	→			
3.4.2	Pitot/Impianto delle prese statiche	P→	→	→	→			
3.4.3	Impianto carburante	P→	→	→	→			
3.4.4	Impianto elettrico	P→	→	→	→			
3.4.5	Impianto idraulico	P→	→	→	→			
3.4.6	Comandi di volo e trim	P→	→	→	→			
3.4.7	Impianto antighiaccio e sghiacciamento, riscaldamento parabrezza	P→	→	→	→			
3.4.8	Autopilota/flight director	P→	→	→	→		M (solo equipag- gio sin- golo)	
3.4.9	Dispositivi di avviso stallo o idonei ad evitare lo stallo e per aumentare la stabilità	P→	→	→	→			



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.10	Impianto di avviso di prossimità del terreno, radar meteo, radio altimetro, transponder		P—>	—>	—>			
3.4.11	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti, sistemi di gestione del volo	P—>	—>	—>	—>			
3.4.12	Carrello di atterraggio e freni	P—>	—>	—>	—>			
3.4.13	Impianto slat e flap	P—>	—>	—>	—>			
3.4.14	Unità di potenza ausiliaria (APU)	P—>	—>	—>	—>			
Lasciata intenzionalmente in bianco								
3.6	Procedure anormali e di emergenza:						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti da 3.6.1 a 3.6.9 incluso
3.6.1	Simulazione di incendio per esempio motore, APU, cabina, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio, ali e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione		P—>	—>	—>			
3.6.2	Rilevamento e rimozione fumo		P—>	—>	—>			
3.6.3	Avaria motore, spegnimento e riavviamento ad altezza di sicurezza		P—>	—>	—>			
3.6.4	Scarico rapido carburante (simulato)		P—>	—>	—>			
3.6.5	Turbolenza per variazione di velocità del vento (Windshear) in decollo e in atterraggio			P	X		solo FFS	



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.6	Avaria simulata della pressurizzazione in cabina/discesa di emergenza			P—>	—>			
3.6.7	Incapacità sopravvenuta di un membro dell'equipaggio		P—>	—>	—>			
3.6.8	Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo del velivolo		P—>	—>	—>			
3.6.9	Evento ACAS	P—>	—>	—>	Non può essere utilizzato un aeromobile		solo FFS	
3.7	Virate strette con 45° di inclinazione, 180° e 360° a sinistra e a destra		P—>	—>	—>			
3.8.	Tempestivo riconoscimento dello stallo e contromisure (fino all'attivazione del dispositivo di avviso) nella configurazione di decollo (con flap in posizione di decollo), nella configurazione di volo di crociera e di atterraggio (flap in posizione di atterraggio e carrello esteso)			P—>	—>			
3.8.1	Uscita dallo stallo completo o dopo l'attivazione dell'avviso di stallo in configurazione di salita, crociera e avvicinamento			P	X			
3.9	Procedure di volo strumentale							
3.9.1*	Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo e alle istruzioni del controllo del traffico aereo		P—>	—>	—>		M	
3.9.2*	Procedure d'attesa		P—>	—>	—>			

▼B

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istru- tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami-na- tore a con- trollo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3* Avvicinamenti di preci- sione fino a un'altezza di decisione (DH) non inferiore ai 60 m (200 piedi)							
3.9.3.1* avvicinamento manuale, senza l'ausilio del flight director			P—>	—>		M (solo test di abilita- zione)	
3.9.3.2* Avvicinamento manuale, con l'ausilio del flight director			P—>	—>			
3.9.3.3* Avvicinamento con l'au- topilota			P—>	—>			
3.9.3.4* Avvicinamento manuale con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simu- lata durante l'avvicina- mento finale prima del radiofaro esterno (OM) fino all'atterraggio op- pure fino al completa- mento della procedura di mancato avvicinamento Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto (JAR/FAR 25) o nella categoria da collegamento (SFAR 23), l'avvicinamento con avaria simulata a un motore e la conseguente riattac- cata deve essere eseguita in congiunzione con un avvicinamento non di precisione come indicato al punto 3.9.4. La riat- taccata deve essere ini- ziata quando viene rag- giunta l'altezza di sepa- razione dagli ostacoli pubblicata (OCH/A), e comunque non più bassi dell'altezza/altitudine mi- nima di discesa (MDH/A) di 500 piedi sopra la so- glia pista. Sui velivoli che hanno le stesse presta- zioni di un velivolo della categoria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e altitudine di			P—>	—>		M	



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
	densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore in accordo a quanto specificato al punto 3.9.3.4.							
3.9.4*	Avvicinamento non di precisione fino alla MDH/A			P*—>	—>		M	
3.9.5	Avvicinamento con circuito a vista nelle seguenti condizioni: a)* avvicinamento alla minima altitudine autorizzata di avvicinamento con circuito a vista sull'aeroporto, secondo le procedure di avvicinamento strumentale locali in condizioni di volo strumentale simulate; seguito da: b) avvicinamento con circuito a vista verso un'altra pista spostata di almeno 90° rispetto all'asse pista usata per l'avvicinamento finale condotto nel modo illustrato alla lettera a), alla minima altitudine autorizzata di avvicinamento con circuito a vista. <i>Nota:</i> se le manovre di cui alle lettere a) e b) non possono essere effettuate per motivi ATC, può essere simulata una procedura con bassa visibilità.			P*—>	—>			
SEZIONE 4								
4	Procedure di mancato avvicinamento							
4.1	Riattaccata con tutti i motori operativi * a seguito di un avvicinamento ILS fino all'altezza di decisione			P*—>	—>			



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2	Altre procedure di mancato avvicinamento			P*—>	—>			
4.3*	Riattaccata manuale con la simulazione del motore critico inoperativo a seguito di un avvicinamento strumentale fino al raggiungimento della DH, MDH o MAPt			P*—>	—>		M	
4.4	Atterraggio ridotto a 15 m (50 piedi) di altezza sulla soglia pista e riattaccata			P—>	—>			
SEZIONE 5								
5	Atterraggi							
5.1	Atterraggi normali*, anche a seguito di un avvicinamento ILS con passaggio al volo a vista alla DH			P				
5.2	Atterraggio con avaria simulata allo stabilizzatore orizzontale, bloccato fuori posizione e trim non regolato			P—>	Per questa esercitazione non può essere usato un aeromobile			
5.3	Atterraggi con vento al traverso (su aeromobile, se possibile)			P—>	—>			
5.4	Circuito di traffico ed atterraggio con flap e slat non estesi o parzialmente estesi			P—>	—>			
5.5	Atterraggio con motore critico in avaria simulata			P—>	—>		M	



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6	Atterraggio con due motori in avaria: — velivoli con 3 motori: l'avaria del motore riguarda quello centrale e un motore esterno in quanto fattibile secondo il manuale di volo del velivolo, — velivoli con 4 motori: la simulazione dell'avaria riguarda due motori sullo stesso lato			P	X		M Solo FFS (solo test di abilitazione)	

Note generali:

Requisiti specifici in relazione all'estensione di un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino a un'altezza di decisione inferiore a 200 piedi (60 m), per esempio operazioni CAT II/III.

SEZIONE 6

Autorizzazione aggiuntiva a un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino a un'altezza di decisione inferiore a 60 m (200 piedi) (CAT II/III) Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino a una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del velivolo necessari per conseguire la certificazione del tipo di avvicinamenti strumentali fino a una DH inferiore a 60 m (200 piedi).								
6.1*	Decollo respinto con minimi valori di visibilità di pista (RVR) autorizzati			P*—>	—>X Per questa esercitazione non può essere usato un aeromobile		M*	



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure						Iniziali del- l'istru- tore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami-na- tore a con- trollo terminato
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2*	Avvicinamenti ILS: in condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applicabile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordinamento dei membri di equipaggio (divisione dei compiti, procedure di chiamata a voce alta, controllo incrociato, scambio di informazioni e supporto reciproco)			P→	→		M	
6.3*	Riattaccata: dopo gli avvicinamenti come indicato al punto 6.2, al raggiungimento della DH. L'addestramento deve comprendere la riattaccata per insufficiente RVR (simulata), per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto all'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli strumenti di bordo prima del raggiungimento della DH e riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo			P→	→		M*	
6.4*	Atterraggi: con riferimenti visivi stabiliti alla DH a seguito di un avvicinamento strumentale. A seconda dello specifico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un atterraggio automatico			P→	→		M	

Nota: Le operazioni in categoria II/III devono essere effettuate con l'osservanza dei requisiti applicabili per le operazioni di volo.

▼B

7. Abilitazioni per classe — mare

La sezione 6 viene completata ai fini del rinnovo di un'abilitazione per classe per plurimotore — mare, soltanto VFR, qualora non siano state effettuate le 10 tratte in merito all'esperienza richiesta durante i 12 mesi precedenti.

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRACTICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
SEZIONE 1		
1 Partenza		
1.1 Operazioni pre-volo, incluso: Documentazione Massa e bilanciamento Analisi delle condizioni meteorologiche NOTAM		
1.2 Controlli prima della messa in moto Esterni/interni		
1.3 Accensione e spegnimento motori Avarie normali		
1.4 Rullaggio		
1.5 Rullaggio sul redan		
1.6 Ormeaggio: Spiaggia Jetty pier Boa		
1.7 Navigazione a motore spento		
1.8 Controlli prima della partenza: Prova motori (se applicabile)		
1.9 Procedura di decollo: Normale con vari gradi di flap come da manuale di volo Con vento al traverso (se le condizioni lo permettono)		
1.10 Salita Virate su prue Livellamento		
1.11 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		

▼B

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRACTICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
SEZIONE 2		
2 Operazioni in volo (VFR)		
2.1 Volo orizzontale e livellato a varie velocità, incluso il volo a velocità criticamente basse con flap estesi e retratti (incluso l'avvicinarsi alla VMCA, se applicabile)		
2.2 Virate strette (360° a sinistra e destra con 45° di inclinazione laterale)		
2.3 Stallo e manovra di uscita: i) stallo pulito; ii) avvicinamento allo stallo con potenza, in virata in discesa, con inclinazione laterale e in configurazione di avvicinamento; iii) avvicinamento allo stallo con potenza in configurazione d'atterraggio; iv) avvicinamento allo stallo, in virata in salita con flap in posizione di decollo e potenza per salita (soltanto velivoli monomotore)		
2.4 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
SEZIONE 3		
3 Procedure VFR in rotta		
3.1 Piano di volo, navigazione stimata e lettura delle carte		
3.2 Mantenimento di altitudine, prua e velocità		
3.3 Orientamento, stimati e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)		
3.4 Uso dei radioaiuti (se praticabile)		
3.5 Controllo del volo (giornale di bordo, controlli di routine incluso carburante, impianti e formazione di ghiaccio)		

▼B

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRACTICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
3.6 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
SEZIONE 4		
4 Arrivi e atterraggi		
4.1 Procedura di arrivo all'aeroporto (soltanto per velivoli anfibi)		
4.2 Atterraggio normale		
4.3 Atterraggio con flap retratti		
4.4 Atterraggio con vento al traverso (se le condizioni lo consentono)		
4.5 Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo da 2 000 piedi di altezza sull'acqua (solo velivoli monomotore)		
4.6 Riattaccata dall'altezza minima		
4.7 Atterraggio con acqua calma Atterraggio con acqua non calma		
4.8 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
SEZIONE 5		
5 Procedure anormali e di emergenza		
(Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4)		
5.1 Interruzione del decollo a una velocità ragionevole		
5.2 Avaria motore simulata dopo il decollo (soltanto velivoli monomotore)		
5.3 Atterraggio forzato simulato senza potenza (soltanto velivoli monomotore)		

▼B

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRACTICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
5.4 Emergenze simulate: i) fuoco o fumo in volo ii) malfunzionamento degli impianti come del caso		
5.5 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
SEZIONE 6		
6 Volo asimmetrico simulato (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5)		
6.1 Arresto simulato di un motore durante il decollo (ad altitudine di sicurezza, salvo che non sia effettuato in un FFS o FNPT II)		
6.2 Arresto e riavvio del motore (soltanto test di abilitazione per ME)		
6.3 Avvicinamento asimmetrico e riattaccata		
6.4 Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo		
6.5 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		

C. Requisiti specifici per la categoria elicotteri

1. Nel caso del test di abilitazione o controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo e l'ATPL, il richiedente deve superare le sezioni da 1 a 4 e 6 (ove applicabile) del test di abilitazione o controlli di professionalità. Il non superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di 5 voci o meno, il richiedente deve ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce del riesame o dei nuovi controlli o il non superamento di ogni altra voce già superata in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. Tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità devono essere completate in un periodo di 6 mesi.
2. Nel caso dei controlli di professionalità per un'abilitazione IR, il richiedente deve superare la sezione 5 dei controlli di professionalità. Il non superamento di più di 3 voci comporta la necessità di ripetere l'intera sezione 5. Nel caso del non superamento di 3 voci o meno, il richiedente deve ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce dei nuovi controlli o il non superamento di ogni altra voce della sezione 5 già superata in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere interamente i controlli.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - a) manovrare l'elicottero nell'ambito delle sue limitazioni;
 - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;

▼B

- c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
- d) applicare le conoscenze aeronautiche;
- e) mantenere il controllo dell'elicottero in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra;
- f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura di incapacitazione di un membro dell'equipaggio, se del caso; e
- g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio, se del caso.

▼M3

4. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e delle caratteristiche di manovra e prestazioni dell'elicottero utilizzato.

▼B

a) Limiti del volo in IFR

Altezza:

generalmente	± 100 piedi
inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione	+ 50 piedi/– 0 piedi
altezza/altitudine minima di discesa	+ 50 piedi/– 0 piedi

Mantenimento della rotta:

rilevamento radio	± 5°
avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimut e sentiero di discesa

Prua:

operazioni normali	± 5°
operazioni anormali/emergenze	± 10°

Velocità:

generalmente	± 10 nodi
con avaria motore simulata	+ 10 nodi/– 5 nodi

b) Limiti del volo in VFR

Altezza:

Generalmente	± 100 piedi
--------------	-------------

Prua:

Operazioni normali	± 5°
operazioni anormali/emergenze	± 10°

Velocità:

Generalmente	± 10 nodi
con avaria motore simulata	+ 10 nodi/– 5 nodi

▼B

Spostamenti rispetto al suolo:

decollo verticale da I.E.S.	± 3 piedi
atterraggio ± 2 piedi (con 0 piedi)	nel volo laterale o indietro)

CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

GENERALITÀ

5. I seguenti simboli significano:

P = Addestrato come pilota in comando per il rilascio di un'abilitazione per tipo per SPH o addestrato come pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di un'abilitazione per tipo per MPH.

6. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia ($\rightarrow$).

Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

H = Elicottero

7. Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate in IMC reale o simulato solo da richiedenti il ripristino o il rinnovo di un'abilitazione IR(H), oppure nel caso di estensioni dell'abilitazione su altri tipi.

8. Le procedure di volo strumentale (sezione 5) devono essere eseguite solo da richiedenti il ripristino o il rinnovo di un'abilitazione IR(H), oppure nel caso di estensioni dell'abilitazione su altri tipi. Per questi scopi può essere utilizzato un FFS o un FTD 2/3.

9. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria.

10. Un FSTD deve essere impiegato per l'addestramento pratico ed il test se il FSTD fa parte di un corso per l'abilitazione per tipo. Al corso vengono applicati i seguenti criteri:

▼M3

i) la qualificazione del FSTD come stabilito nei pertinenti requisiti della parte ARA e della parte ORA;

▼B

ii) la qualificazione dell'istruttore e dell'esaminatore;

iii) la quantità di addestramento su FSTD fornito durante il corso;

iv) le qualificazioni e l'esperienza su tipi simili del pilota in addestramento;
e

v) l'esperienza di volo sotto supervisione acquisita dopo il rilascio della nuova abilitazione per tipo.

ELICOTTERI AD EQUIPAGGIO PLURIMO

11. I richiedenti il test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo per elicotteri ad equipaggio plurimo e la ATPL(H) devono soltanto superare le sezioni da 1 a 4 e, ove applicabile, la sezione 6.

▼B

12. I richiedenti il rinnovo o del ripristino dei controlli di professionalità dell'abilitazione per tipo per elicotteri ad equipaggio plurimo devono soltanto superare le sezioni da 1 a 4 e, ove applicabile, la sezione 6.

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure				Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami-na- tore a con- trollo terminato
	FTD	FFS	H		FFS H	
SECTION 1 — Preparazione e controlli pre-volo						
1.1 Ispezione visiva dell'esterno dell'elicottero; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione			P		M (se ef- fettuato sull'eli- cottero)	
1.2 Ispezione della cabina di pilo- taggio		P	—>		M	
1.3 Procedura di avviamento, con- trollo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione	P	—>	—>		M	
1.4 Rullaggio/rullaggio in aria se- condo le istruzioni del con- trollo del traffico aereo o se- condo quelle dell'istruttore		P	—>		M	
1.5 Procedure e controlli prede- collo	P	—>	—>		M	
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo						
2.1 Decolli (vari profili)		P	—>		M	
2.2 Decolli ed atterraggi da/su ter- reni inclinati o con vento al traverso		P	—>			
2.3 Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulata)	P	—>	—>			
2.4 Decollo con avaria motore si- mulata immediatamente prima del TDP o DPATO		P	—>		M	
2.4.1 Decollo con avaria motore si- mulata immediatamente dopo il TDP o DPATO		P	—>		M	



ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami- natore a con- trollo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.5 Virate in salita e in discesa verso prue determinate	P	—>	—>			M	
2.5.1 Virate con 30° di inclinazione, 180° e 360° a sinistra e a destra, con il solo riferimento agli strumenti	P	—>	—>			M	
2.6 Discesa in autorotazione	P	—>	—>			M	
2.6.1 Atterraggio dall'autorotazione (soltanto SEH) o recupero della potenza		P	—>			M	
2.7 Atterraggi, vari profili		P	—>			M	
2.7.1 Riattaccata o atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata prima del punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o del DPBL		P	—>			M	
2.7.2 Atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata dopo il punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o del DPBL		P	—>			M	
SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure							
3 Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure:						M	Un minimo di 3 voci devono essere scelte da questa sezione
3.1 Motore	P	—>	—>				
3.2 Condizionamento (riscaldamento, ventilazione)	P	—>	—>				
3.3 Pitot/impianto delle prese statiche	P	—>	—>				
3.4 Impianto carburante	P	—>	—>				
3.5 Impianto elettrico	P	—>	—>				
3.6 Impianto idraulico	P	—>	—>				



ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami- natore a con- trollo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.7 Comandi di volo e trim		P	—>	—>			
3.8 Impianto antighiaccio e sghiacciamento		P	—>	—>			
3.9 Autopilota/flight director		P	—>	—>			
3.10 Dispositivi per aumentare la stabilità		P	—>	—>			
3.11 Radar meteo, radio altimetro, transponder		P	—>	—>			
3.12 Sistema di navigazione d'area		P	—>	—>			
3.13 Impianto carrello di atterraggio		P	—>	—>			
3.14 Unità di potenza ausiliaria (APU)		P	—>	—>			
3.15 Impianti radio, impianti di na- vigazione, strumenti, sistemi di gestione del volo		P	—>	—>			
SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza							
4 Procedure anormali e di emer- genza						M	Un minimo di 3 voci devono es- sere scelte da questa sezione
4.1 Procedure antincendio (inclusa l'evacuazione, se applicabile)		P	—>	—>			
4.2 Rilevamento e rimozione fumo		P	—>	—>			
4.3 Avaria motore, spegnimento e riavviamento ad altezza di si- curezza		P	—>	—>			
4.4 Scarico rapido carburante (si- mulato)		P	—>	—>			



ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami-na- tore a con- trollo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.5 Avaria del rotore di coda (se applicabile)	P	—>	—>				
4.5.1 Perdita del rotore di coda (se applicabile)	P	—>	Per questa esercitazione non può essere usato un elicottero				
4.6 Incapacità di un membro dell'equipaggio — soltanto MPH	P	—>	—>				
4.7 Avaria all'impianto di trasmissione	P	—>	—>				
4.8 Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo	P	—>	—>				
SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)							
5.1 Decollo strumentale: la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo	P*	—>*	—>*				
5.1.1 Avaria motore simulata durante la partenza	P*	—>*	—>*			M*	
5.2 Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	P*	—>*	—>*			M*	
5.3 Procedure d'attesa	P*	—>*	—>*				
5.4 Avvicinamenti ILS fino all'altezza di decisione di CAT I	P*	—>*	—>*				
5.4.1 Manualmente, senza l'ausilio del flight director	P*	—>*	—>*			M*	
5.4.2 Avvicinamento di precisione condotto manualmente, con o senza l'ausilio del flight director	P*	—>*	—>*			M*	



ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami- natore a con- trollo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.3 Avvicinamento con l'autopi- lota inserito		p*	—>*	—>*			
5.4.4 Manualmente, con avaria si- mulata a un motore. [L'avaria del motore deve essere simu- lata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) fino all'atterrag- gio oppure fino al completa- mento della procedura di mancato avvicinamento]		p*	—>*	—>*		M*	
5.5 Avvicinamento non di preci- sione fino all'altezza minima di discesa MDA/H		p*	—>*	—>*		M*	
5.6 Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungi- mento della DA/DH o MDA/ MDH		p*	—>*	—>*			
5.6.1 Altre procedure di mancato av- vicinamento		p*	—>*	—>*			
5.6.2 Riattaccata con un motore ino- perativo simulato dopo il rag- giungimento della DA/DH o MDA/MDH		p*				M*	
5.7 Autorotazione in IMC con re- cuperato di potenza		p*	—>*	—>*		M*	
5.8 Uscita da assetti inusuali		p*	—>*	—>*		M*	
SEZIONE 6 — Uso di equipaggiamento opzionale							
6 Uso di equipaggiamento op- zionale		p	—>	—>			

▼B**D. Requisiti specifici per la categoria convertiplani**

1. Nel caso del test di abilitazione o controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su convertiplani, il richiedente deve superare le sezioni da 1 a 5 e 6 (ove applicabile) del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il non superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di 5 voci o meno, il richiedente deve ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce del riesame o dei nuovi controlli o il non superamento di ogni altra voce già superata in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. Tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità devono essere completate in un periodo di sei mesi.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

2. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - a) manovrare il convertiplano nell'ambito delle sue limitazioni;
 - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche;
 - e) mantenere il controllo del convertiplano in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra;
 - f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura d'incapacitazione di un membro dell'equipaggio; e
 - g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio.
3. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del convertiplano utilizzato.

a) Limiti del volo in IFR:**Altezza:**

generalmente	± 100 piedi
inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione	$+ 50$ piedi/ $- 0$ piedi
altezza/altitudine minima di discesa	$+ 50$ piedi/ -0 piedi

Mantenimento della rotta:

rilevamento radio	$\pm 5^\circ$
avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimut e sentiero di discesa

Prua:

operazioni normali	$\pm 5^\circ$
operazioni anormali/emergenze	$\pm 10^\circ$

Velocità:

generalmente	± 10 nodi
con avaria motore simulata	$+ 10$ nodi/ -5 nodi

▼B

b) Limiti del volo in VFR:

Altezza:

generalmente	± 100 piedi
--------------	-----------------

Prua:

operazioni normali	$\pm 5^\circ$
--------------------	---------------

operazioni anormali/emergenze	$\pm 10^\circ$
----------------------------------	----------------

Velocità:

generalmente	± 10 nodi
--------------	---------------

con avaria motore simulata	+10 nodi/– 5 nodi
-------------------------------	-------------------

Spostamenti rispetto al suolo:

decollo verticale da I.E.S.	± 3 piedi
--------------------------------	---------------

atterraggio	± 2 piedi (con 0 piedi nel volo laterale o indietro)
-------------	--

**CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/TEST DI ABILITAZIONE/
CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ**

4. I seguenti simboli significano:

P = Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di un'abilitazione per tipo, ove applicabile.

5. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia ($\rightarrow$).

6. Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

OTD = Altro dispositivo di addestramento

PL = Convertiplano

a) I richiedenti il test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo per convertiplani devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6.

b) I richiedenti il rinnovo o del ripristino dei controlli di professionalità dell'abilitazione per tipo per convertiplani devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6 e/o 7.

c) Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Qualora questa condizione non sia soddisfatta durante l'abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo viene limitata soltanto al VFR.

7. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria.

▼B

8. Se i dispositivi di addestramento al volo simulato fanno parte di un corso approvato per l'abilitazione per tipo, devono essere impiegati per l'addestramento pratico ed il test. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:

▼M3

- a) la qualificazione dei dispositivi di simulazione per addestramento, come stabilito nei pertinenti requisiti della parte ARA e della parte ORA;

▼B

- b) la qualificazione dell'istruttore.

CATEGORIA CONVERTIPLANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEZIONE 1 — Preparazione e controlli pre-volo							
1.1 Ispezione visiva dell'esterno del convertiplano; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione				P			
1.2 Ispezione della cabina di pilotaggio	P	—>	—>	—>			
1.3 Procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione	P	—>	—>	—>		M	
1.4 Rullaggio secondo le istruzioni del controllo del traffico aereo o secondo quelle dell'istruttore		P	—>	—>			
1.5 Procedure e controlli pre-decollo compreso il controllo della potenza	P	—>	—>	—>		M	
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo							
2.1 Profili normali di decollo in VFR; Operazioni su pista (STOL e VTOL), incluso vento al traverso Eliporti elevati Eliporti al livello del suolo		P	—>	—>		M	
2.2 Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulato)		P	—>				
2.3.1 Interruzione del decollo: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo		P	—>			M	



CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento termi- nato	Control- lato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo termi- nato
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.2 Decollo con avaria motore simulata dopo aver superato il punto di decisione: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo		P	—>			M	
2.4 Discesa in autorotazione fino al suolo in modalità elicottero (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			M Solo FFS	
2.4.1 Discesa in autorotazione in modalità velivolo (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)		P	—>			M Solo FFS	
2.5 Profili normali di atterraggio in VFR; operazioni su pista (STOL e VTOL) eliporti elevati eliporti al livello del suolo		P	—>	—>		M	
2.5.1 Atterraggio con avaria motore simulata dopo aver superato il punto di decisione: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo							
2.6 Riattaccata o atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata prima del punto di decisione		P	—>			M	
SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure:							
3 Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione):						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti di questa sezione
3.1 Motore	P	—>	—>				



CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllo in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.2 Pressurizzazione e condizionamento (riscaldamento, ventilazione)	P	—>	—>					
3.3 Pitot/impianto delle prese statiche	P	—>	—>					
3.4 Impianto carburante	P	—>	—>					
3.5 Impianto elettrico	P	—>	—>					
3.6 Impianto idraulico	P	—>	—>					
3.7 Comandi di volo e trim	P	—>	—>					
3.8 Impianto antighiaccio e sghiacciamento, riscaldamento parabrezza (se installato)	P	—>	—>					
3.9 Autopilota/flight director	P	—>	—>					
3.10 Dispositivi di avviso stallo o idonei ad evitare lo stallo e per aumentare la stabilità	P	—>	—>					
3.11 Radar meteo, radio altimetro, transponder, impianto di avviso di prossimità del terreno (se installato)	P	—>	—>					
3.12 Sistema del carrello	P	—>	—>					
3.13 Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	—>	—>					
3.14 Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistema di gestione del volo	P	—>	—>					
3.15 Impianto flap	P	—>	—>					
SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza								
4 Procedure anormali e di emergenza (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione)							M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti di questa sezione



CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.1 Simulazione di incendio p.e. motore, APU, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione, qualora opportuno	P	—>	—>				
4.2 Controllo e rimozione fumo	P	—>	—>				
4.3 Avarie motore, arresto e riavvio (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile) inclusa la conversione OEI da modalità elicottero a velivolo e viceversa	P	—>	—>			Solo FFS	
4.4 Scarico rapido carburante (simulato, se installato)	P	—>	—>				
4.5 Turbolenza per variazione di velocità del vento (Windshear) in decollo e in atterraggio (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)			P			Solo FFS	
4.6 Avaria simulata della pressurizzazione in cabina/discesa di emergenza (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			Solo FFS	
4.7 Evento ACAS (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			Solo FFS	
4.8 Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio	P	—>	—>				
4.9 Avaria all'impianto di trasmissione	P	—>	—>			Solo FFS	
4.10 Uscita dallo stallo completo (con o senza potenza) o dopo l'attivazione dell'avviso di stallo in configurazione di salita, crociera e avvicinamento (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			Solo FFS	
4.11 Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo	P	—>	—>				



CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)							
5.1 Decollo strumentale: la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo	p*	—>*	—>*				
5.1.1 Avaria motore simulata durante la partenza dopo il punto di decisione	p*	—>*	—>*			M*	
5.2 Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	p*	—>*	—>*			M*	
5.3 Procedure d'attesa	p*	—>*	—>*				
5.4 Avvicinamento di precisione fino ad un'altezza di decisione non inferiore ai 60 m (200 piedi)	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Manualmente, senza l'ausilio del flight director	p*	—>*	—>*			M* (Solo test abilitazione)	
5.4.2 Manualmente, con l'ausilio del flight director	p*	—>*	—>*				
5.4.3 Utilizzando l'autopilota	p*	—>*	—>*				
5.4.4 Manualmente, con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) e continuata fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento	p*	—>*	—>*			M*	
5.5 Avvicinamento non di precisione fino all'altezza minima di discesa MDA/H	p*	—>*	—>*			M*	
5.6 Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	p*	—>*	—>*				



CATEGORIA CONVERTIPLANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllo in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6.1 Altre procedure di mancato avvicinamento	p*	—>*	—>*				
5.6.2 Riattaccata con un motore inoperativo simulato dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	p*					M*	
5.7 Discesa in autorotazione in IMC con recupero di potenza fino al suolo su pista in modalità elicottero (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	p*	—>*	—>*			M* Solo FFS	
5.8 Recupero da assetti inusuali (questo dipende dalla qualità del FFS)	p*	—>*	—>*			M*	
SEZIONE 6 — Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (CAT II/III)							
6 Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (CAT II/III). Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del convertiplano necessari per conseguire la certificazione del tipo di avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi).							
6.1 Interruzione del decollo con minimi valori di visibilità di pista (RVR) autorizzati		p	—>			M*	



CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento termi- nato	Control- lato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo termi- nato
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.2 Avvicinamenti ILS in condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applicabile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordinamento dei membri di equipaggio (SOP)		P	—>	—>		M*	
6.3 Riattaccata dopo gli avvicinamenti come indicato al punto 6.2, al raggiungimento della DH. L'addestramento deve comprendere la riattaccata per (simulata) insufficiente RVR, per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto all'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli strumenti di bordo prima del raggiungimento della DH, riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo		P	—>	—>		M*	
6.4 Atterraggi con riferimenti visivi stabiliti alla DH a seguito di un avvicinamento strumentale. A seconda dello specifico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un atterraggio automatico, se praticabile		P	—>			M*	
SEZIONE 7 — Equipaggiamento opzionale							
7 Uso di equipaggiamento opzionale		P	—>	—>			

E. Requisiti specifici per la categoria dirigibili

1. Nel caso del test di abilitazione o controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su dirigibili, il richiedente deve superare le sezioni da 1 a 5 e 6 (ove applicabile) del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il non superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di 5 voci o meno, il richiedente deve ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce del riesame o dei nuovi controlli o il non superamento di ogni altra voce già superata in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere interamente il test o i controlli. Tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità devono essere completate in un periodo di sei mesi.

▼B**TOLLERANZA NELLA PROVA DI VOLO**

2. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
- i) manovrare il dirigibile nell'ambito delle sue limitazioni;
 - ii) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - iii) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - iv) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche;
 - v) mantenere il controllo del dirigibile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra;
 - vi) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura d'incapacitazione di un membro dell'equipaggio; e
 - vii) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio.
3. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del dirigibile utilizzato.

a) Limiti del volo in IFR:

Altezza:

generalmente	± 100 piedi
inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione	+ 50 piedi/– 0 piedi
altezza/altitudine minima di discesa	+ 50 piedi/– 0 piedi

Mantenimento della rotta:

rilevamento radio	± 5°
avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimut e sentiero di discesa

Prua:

operazioni normali	± 5°
operazioni anormali/emergenze	± 10°

b) Limiti del volo in VFR:

Altezza:

generalmente	± 100 piedi
--------------	-------------

Prua:

operazioni normali	± 5°
operazioni anormali/emergenze	± 10°

**CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/TEST DI ABILITAZIONE/
CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ**

4. I seguenti simboli significano:

P = Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di un'abilitazione per tipo, ove applicabile.

▼B

5. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (—>).
6. Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:
- FFS = Simulatore completo del volo
- FTD = Dispositivo di addestramento al volo
- OTD = Altro dispositivo di addestramento
- As = Dirigibile
- a) I richiedenti il test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo per dirigibili devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6.
- b) I richiedenti il rinnovo o del ripristino dei controlli di professionalità dell'abilitazione per tipo per dirigibili devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6.
- c) Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Qualora questa condizione non sia soddisfatta durante l'abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo viene limitata soltanto al VFR.
7. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria.

▼M3

8. I dispositivi di addestramento al volo simulato sono impiegati per l'addestramento pratico ed il test se fanno parte di un corso approvato per l'abilitazione per tipo. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:
- a) la qualificazione dei dispositivi di simulazione per addestramento, come stabilito nei pertinenti requisiti della parte ARA e della parte ORA;

▼B

- b) la qualificazione dell'istruttore.

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEZIONE 1 — Preparazione e controlli pre-volo							
1.1 Ispezione pre-volo				P			
1.2 Ispezione della cabina di pilotaggio	P	—>	—>	—>			
1.3 Procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione		P	—>	—>		M	
1.4 Procedura di disormeggio e manovre al suolo			P	—>		M	



CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.5 Procedure e controlli pre-decollo	P	—>	—>	—>		M	
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo							
2.1 Profili normali di decollo in VFR			P	—>		M	
2.2 Decolli con avaria motore simulata			P	—>		M	
2.3 Decollo con pesantezza > 0 (decollo pesante)			P	—>			
2.4 Decollo con pesantezza < 0 (decollo leggero)			P	—>			
2.5 Procedura normale di salita			P	—>			
2.6 Salita all'altezza di pressione			P	—>			
2.7 Riconoscimento dell'altezza di pressione			P	—>			
2.8 Volo alla o prossimo all'altezza di pressione			P	—>		M	
2.9 Discesa normale e avvicinamento			P	—>			
2.10 Profilo normale di atterraggio in VFR			P	—>		M	
2.11 Atterraggio con pesantezza > 0 (atterraggio pesante)			P	—>		M	
2.12 Atterraggio con pesantezza < 0 (atterraggio leggero)			P	—>		M	
Lasciata intenzionalmente in bianco							



CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure							
3 Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione):						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti di questa sezione
3.1 Motore	P	—>	—>	—>			
3.2 Pressurizzazione del pallone	P	—>	—>	—>			
3.3 Pitot/impianto delle prese statiche	P	—>	—>	—>			
3.4 Impianto carburante	P	—>	—>	—>			
3.5 Impianto elettrico	P	—>	—>	—>			
3.6 Impianto idraulico	P	—>	—>	—>			
3.7 Comandi di volo e trim	P	—>	—>	—>			
3.8 Impianto camere di compensazione (Ballonet)	P	—>	—>	—>			
3.9 Autopilota/flight director	P	—>	—>	—>			
3.10 Dispositivi per aumentare la stabilità	P	—>	—>	—>			
3.11 Radar meteo, radio altimetro, transponder, impianto di avviso di prossimità del terreno (se installato)	P	—>	—>	—>			
3.12 Impianto carrello di atterraggio	P	—>	—>	—>			
3.13 Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	—>	—>	—>			



CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.14 Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistema di gestione del volo	P	—>	—>	—>			
Lasciata intenzionalmente in bianco							
SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza							
4 Procedure anormali e di emergenza (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione)						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti di questa sezione
4.1 Procedure antincendio, motore, APU, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione, se possibile	P	—>	—>	—>			
4.2 Rilevamento e rimozione fumo	P	—>	—>	—>			
4.3 Avaria motore, arresto e riavvio In particolari fasi del volo, inclusa avaria motore multipla	P	—>	—>	—>			
4.4 Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio	P	—>	—>	—>			
4.5 Avaria all'impianto di trasmissione	P	—>	—>	—>		Solo FFS	
4.6 Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo	P	—>	—>	—>			



CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)							
5.1 Decollo strumentale: la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Avaria motore simulata durante la partenza	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	P*	—>*	—>*	—*		M*	
5.3 Procedure d'attesa	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Avvicinamento di precisione fino ad un'altezza di decisione non inferiore ai 60 m (200 piedi)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Manualmente, senza l'ausilio del flight director	P*	—>*	—>*	—>*		M* (soltanto test di abilitazione)	
5.4.2 Manualmente, con l'ausilio del flight director	P*	—>*	—*	—>*			
5.4.3 Utilizzando l'autopilota	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Manualmente, con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) e continuata fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Avvicinamento non di precisione fino all'altezza minima di discesa MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	



CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6 Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1 Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2 Riattaccata con un motore inoperativo simulato dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Uscita da assetti inusuali (questo dipende dalla qualità del FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
SEZIONE 6 — Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (CAT II/III)							
6 Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (CAT II/III). Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del dirigibile necessari per conseguire la certificazione del tipo di avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi)							



CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITA- ZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
					Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento ter- minato	Controllato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo termi- nato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.1 Interruzione del de- collo con minimi va- lori di visibilità di pi- sta (RVR) autorizzati		P	—>			M*	
6.2 Avvicinamenti ILS In condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applica- bile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordina- mento dei membri di equipaggio (SOP)		P	—>			M*	
6.3 Riattaccata Dopo gli avvicina- menti come indicato al punto 6.2, al raggiun- gimento della DH. L'addestramento deve comprendere anche la riattaccata per insuffi- ciente RVR (simulata), per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto al- l'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli stru- menti di bordo prima del raggiungimento della DH, e riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo		P	—>			M*	
6.4 Atterraggi Con riferimenti visivi stabiliti alla DH a se- guito di un avvicina- mento strumentale. A seconda dello speci- fico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un		P	—>			M*	

▼B

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITA- ZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali del- l'istruttore ad addestra- mento ter- minato	Controllato in	Iniziali del- l'esamina- tore a con- trollo termi- nato
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
atterraggio automati- co, se praticabile							
SEZIONE 7 — Equipaggiamento opzionale							
7 Uso di equipaggia- mento opzionale		P	—>				

▼B*ALLEGATO II***REQUISITI PER LA CONVERSIONE DI LICENZE E ABILITAZIONI
NAZIONALI PER VELIVOLI E ELICOTTERI****A. VELIVOLI****1. Licenze di pilotaggio**

Una licenza di pilotaggio rilasciata da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertita in una licenza conforme alla parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

- a) per le licenze ATPL(A) e CPL(A), deve effettuare come controlli di professionalità i requisiti del rinnovo della parte FCL per l'abilitazione per classe e per tipo e per l'abilitazione al volo strumentale, relativi ai privilegi della licenza posseduta;

▼M3

- b) dimostrare di conoscere le parti pertinenti dei requisiti operativi e la parte FCL;

▼B

- c) dimostrare la competenza linguistica in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;

▼M4

- d) soddisfare i requisiti specificati nella tabella seguente:

Licenza nazionale pos- seduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limi- tazioni	
1)	2)	3)	4)	5)	
ATPL(A)	> 1 500 come pi- lota in comando su velivoli ad equipaggio plu- rimo	Nessuno	ATPL(A)	Non applicabile	a)
ATPL(A)	> 1 500 su velivoli ad equipaggio plu- rimo	Nessuno	come alla lettera c), punto 4)	come alla lettera c), punto 5)	b)
ATPL(A)	> 500 su velivoli ad equipaggio plu- rimo	Dimostrare le co- noscenze in mate- ria di pianifica- zione del volo e prestazioni pre- scritte dalla norma FCL.515	ATPL(A), con abilitazione per tipo limitata a copilota	Dimostrare la ca- pacità di operare come pilota in co- mando come pre- scritto dall'appen- dice 9 alla parte- FCL	c)
CPL/IR(A) e aver superato un esame teorico ICAO ATPL nello Stato membro che ha rila- sciato la licenza		i) dimostrare le conoscenze in materia di pia- nificazione del volo e presta- zioni prescritte dalla norma FCL.310 e dalla norma FCL.615, let- tera b); ii) soddisfare i ri- manenti requi- siti della norma FCL.720.A, lettera c)	CPL/IR(A) con accredito della teoria ATPL	Non applicabile	d)

▼ **M4**

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
1)	2)	3)	4)	5)	
CPL/IR(A)	> 500 su velivoli ad equipaggio plurimo, o in operazioni ad equipaggio plurimo su velivoli ad equipaggio singolo CS-23 della categoria da collegamento o equivalente in conformità ai pertinenti requisiti della parte CAT e della parte ORO per il trasporto aereo commerciale	i) superare un esame teorico per la licenza ATPL(A) nello Stato membro che ha rilasciato la licenza (*); ii) soddisfare i rimanenti requisiti della norma FCL.720.A, lettera c)	CPL/IR(A) con accredito della teoria ATPL	Non applicabile	e)
CPL/IR(A)	> 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Nessuno	CPL/IR(A) con abilitazioni per tipo/classe limitate a velivoli ad equipaggio singolo	Ottenere l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo in conformità alla parte FCL	f)
CPL/IR(A)	< 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Dimostrare la conoscenza in materia di pianificazione del volo e prestazioni di volo per il livello CPL/IR	Come al punto 4), lettera f)	Come al punto 5), lettera f)	g)
CPL(A)	> 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Abilitazione al volo notturno, se applicabile	CPL(A) con abilitazioni per tipo/classe limitate a velivoli ad equipaggio singolo		h)
CPL(A)	< 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	i) abilitazione al volo notturno, se applicabile; ii) dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla norma FCL.310	Come al punto 4), lettera h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 in conformità alle regole IFR		PPL/IR(A) (IR limitata a PPL)	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla norma FCL.615, lettera b)	j)

▼ **M4**

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
1)	2)	3)	4)	5)	
PPL(A)	≥ 70 su velivoli	Dimostrare la capacità di usare i radioaiuti	PPL(A)		k)

(*) I titolari di licenza CPL che già possiedono una abilitazione per tipo su velivoli ad equipaggio plurimo non devono dimostrare di aver superato un esame delle conoscenze teoriche ATPL(A) fino a quando continuano ad operare sullo stesso tipo di velivolo, ma non riceveranno il credito per la teoria della licenza ATPL(A) per una licenza parte FCL. Se richiedono un'altra abilitazione per tipo per un velivolo ad equipaggio plurimo differente, devono soddisfare i requisiti indicati nella colonna 3), riga e), punto i), della tabella precedente.

▼ **B**2. **Certificati di istruttore**

Un certificato di istruttore rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

Certificato nazionale o privilegi posseduti	Esperienza	Ogni altro requisito	Sostituzione del certificato parte FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	secondo quanto prescritto dalla parte FCL per il relativo certificato	Non applicabile	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. **Certificato SFI**

Un certificato SFI rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Sostituzione del certificato parte-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 ore come pilota di MPA	i) essere o essere stato titolare di una CPL, MPL o ATPL per velivoli rilasciata da uno Stato membro; ii) aver completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo, MCC incluso	SFI(A)
SFI(A)	3 anni di esperienza recente in qualità di SFI	aver completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo, MCC incluso	SFI(A)

La conversione ha validità massima di 3 anni. Il rinnovo è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

▼B**4. Certificato STI**

Un certificato STI rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali di quello stato può essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i requisiti specificati nella tabella seguente:

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 ore come pilota di SPA	i) essere o essere stato titolare di una licenza di pilota rilasciata da uno Stato membro; ii) aver completato i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della parte FCL in un FSTD appropriato all'istruzione	STI(A)
STI(A)	3 anni di esperienza recente in qualità di STI	aver completato i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della parte FCL in un FSTD appropriato all'istruzione	STI(A)

Il rinnovo del certificato è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

B. ELICOTTERI**1. Licenze di pilotaggio**

Una licenza di pilotaggio rilasciata da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertita in una licenza conforme alla parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

- a) effettuare come controlli di professionalità i requisiti del rinnovo della parte FCL per l'abilitazione per tipo e per l'abilitazione al volo strumentale, relativi ai privilegi della licenza posseduta;

▼M3

- b) dimostrare di conoscere le parti pertinenti dei requisiti operativi e la parte FCL;

▼B

- c) dimostrare la competenza linguistica in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;

▼M3

- d) soddisfare i requisiti specificati nella tabella seguente:

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza parte FLC e limitazioni (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) con abilitazione IR(H) valida	> 1 000 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	nessuno	ATPL(H) e IR	Non applicabile	a)
ATPL(H) senza privilegi IR(H)	> 1 000 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	nessuno	ATPL(H)		b)

▼ M3

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza parte FLC e limitazioni <i>(ove applicabile)</i>	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) con abilitazione IR(H) valida	> 1 000 su elicotteri ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(H), e IR con abilitazione per tipo limitata a copilota	Dimostrare la capacità ad operare come pilota in comando secondo l'appendice 9 alla parte FCL	c)
ATPL(H) senza privilegi IR(H)	> 1 000 su elicotteri ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(H), con abilitazione per tipo limitata a copilota	Dimostrare la capacità ad operare come pilota in comando secondo l'appendice 9 alla parte FCL	d)
ATPL(H) con abilitazione IR(H) valida	> 500 su elicotteri ad equipaggio plurimo	dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione e prestazioni del volo di cui alla norma FCL.515 e alla norma FCL.615, lettera b)	Come al punto 4, lettera c)	Come al punto 5, lettera c)	e)
ATPL(H) senza privilegi IR(H)	> 500 su elicotteri ad equipaggio plurimo	Come al punto 3, lettera e)	Come al punto 4, lettera d)	Come al punto 5, lettera d)	f)
CPL/IR(H) e superato un esame teorico ICAO ATPL(H) nello Stato membro che ha rilasciato la licenza		i) dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione e prestazioni del volo di cui alla norma FCL.310 e alla norma FCL.615, lettera b) ii) soddisfare i rimanenti requisiti della norma FCL.720.H, lettera b)	CPL/IR(H) con accredito della teoria ATPL(H), sempre che l'esame teorico ICAO ATPL(H) sia riconosciuto a livello della ATPL parte FCL	Non applicabile	g)
CPL/IR(H)	> 500 ore su elicotteri ad equipaggio plurimo	i) superare un esame teorico per la licenza ATPL(H) parte FCL nello Stato membro che ha rilasciato la licenza (*) ii) soddisfare i rimanenti requisiti della norma FCL.720.H, lettera b)	CPL/IR(H) con accredito della teoria ATPL(H) parte FCL	Non applicabile	h)
CPL/IR(H)	> 500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	Nessuno	CPL/IR(H) con abilitazioni per tipo limitate a elicotteri ad equipaggio singolo	ottenere l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo come prescritto dalla parte FCL	i)

▼ M3

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza parte FLC e limitazioni <i>(ove applicabile)</i>	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione prestazioni del volo di cui alla norma FCL.310 e alla norma FCL.615, lettera b)	Come al punto 4, lettera i)		j)
CPL(H)	> 500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	Abilitazione al volo notturno	CPL(H), con abilitazioni per tipo limitate a elicotteri ad equipaggio singolo		k)
CPL(H)	< 500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	Abilitazione al volo notturno, dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione e prestazioni del volo di cui alla norma FCL.310	Come al punto 4, lettera k)		l)
CPL(H) senza abilitazione al volo notturno	> 500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo		Come al punto 4, lettera k) e limitata ad operazioni in VFR di giorno	Ottenere l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo come prescritto dalla parte FCL e un'abilitazione al volo notturno	m)
CPL(H) senza abilitazione al volo notturno	< 500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione e prestazioni del volo di cui alla norma FCL.310	Come al punto 4, lettera k) e limitata ad operazioni in VFR di giorno		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 in conformità alle regole IFR		PPL/IR(H) (IR limitata a PPL)	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni di cui alla norma FCL.615, lettera b)	o)
PPL(H)	≥ 75 su elicotteri	Dimostrare la capacità di usare i radioaiuti	PPL(H)		p)

(*) I titolari di licenza CPL che già possiedono un'abilitazione per tipo su elicotteri ad equipaggio plurimo non devono dimostrare le conoscenze teoriche ATPL(H) fino a quando continuano ad operare sullo stesso tipo di elicottero, ma non riceveranno il credito per la teoria della licenza ATPL(H) per una licenza parte FCL. Se richiedono un'altra abilitazione per tipo per un elicottero ad equipaggio plurimo differente, devono soddisfare i requisiti indicati nella colonna 3, riga h), punto i), della tabella.

▼B**2. Certificati di istruttore**

Un certificato di istruttore rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

Certificato nazionale o privilegi posseduti	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	secondo quanto prescritto dalla parte FCL per il relativo certificato		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Il rinnovo del certificato è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

3. Certificato SFI

Un certificato SFI rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali di quello stato può essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 ore come pilota di MPH	i) Essere o essere stato titolare di una CPL, MPL o ATPL rilasciata da uno Stato membro; ii) aver completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo, MCC incluso	SFI(H)
SFI(H)	3 anni di esperienza recente in qualità di SFI	Aver completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo, MCC incluso	SFI(H)

Il rinnovo del certificato è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

4. Certificato STI

Un certificato STI rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali di quello stato può essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i requisiti specificati nella tabella seguente:

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 ore come pilota di SPH	i) Essere o essere stato titolare di una licenza di pilota rilasciata da uno Stato membro; ii) aver completato i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della parte FCL in un FSTD appropriato all'istruzione	STI(H)

▼B

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	3 anni di esperienza recente in qualità di STI	Aver completato i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della parte FCL in un FSTD appropriato all'istruzione	STI(H)

Il rinnovo del certificato è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

▼B*ALLEGATO III***REQUISITI PER L'ACCETTAZIONE DELLE LICENZE RILASCIATE
DA O PER CONTO DI PAESI TERZI****A. CONVALIDA DELLE LICENZE****Generalità****▼M3**

1. Una licenza di pilotaggio rilasciata in conformità ai requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo può essere convalidata dall'autorità competente di uno Stato membro.

I piloti devono presentare richiesta all'autorità competente dello Stato membro dove risiedono o sono stabiliti. Se non risiedono nel territorio di uno Stato membro, i piloti devono presentare domanda all'autorità competente dello Stato membro in cui si trova la sede principale dell'operatore per il quale effettuano o intendono effettuare attività di volo, o in cui è immatricolato il velivolo con cui effettuano o intendono effettuare attività di volo.

▼B

2. Il periodo della convalida di una licenza non deve eccedere 1 anno, sempre che la licenza di base rimanga valida.

Questo periodo può essere esteso una volta dall'autorità competente che ha rilasciato la convalida se, durante il periodo della convalida, il pilota abbia fatto richiesta, o stia frequentando un corso di addestramento, per il rilascio di una licenza conformemente alla parte FCL. Questa estensione deve coprire il periodo di tempo necessario per rilasciare la licenza conformemente alla parte FCL.

I titolari di una licenza accettata da uno Stato membro devono esercitare i loro privilegi conformemente ai requisiti specificati nella parte FCL.

Licenze di pilotaggio per il trasporto aereo commerciale e altre attività commerciali

3. Nel caso delle licenze di pilotaggio per il trasporto aereo commerciale e altre attività commerciali, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:

a) completare, come test di abilitazione, i requisiti per il rinnovo della parte FCL per l'abilitazione per tipo o per classe, relativi ai privilegi della licenza posseduta;

▼M3

b) dimostrare di aver acquisito conoscenza delle parti pertinenti dei requisiti operativi e della parte FCL;

c) dimostrare di aver acquisito le competenze linguistiche in conformità alle disposizioni della norma FCL.055;

▼B

d) essere titolare di un valido certificato medico di classe 1, rilasciato conformemente alla parte medica;

▼M3

e) nel caso di velivoli, soddisfare i requisiti di esperienza indicati nella tabella seguente:

Licenza posseduta	Ore di volo totali	Privilegi	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 ore come pilota in comando su velivoli ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio plurimo come pilota in comando	a)
ATPL(A) o CPL(A)/IR (*)	> 1 500 ore come pilota in comando o copilota su velivoli ad equipaggio plurimo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio plurimo come copilota	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 ore come pilota in comando in trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di un'abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio singolo come pilota in comando	c)

▼ **M3**

Licenza posseduta	Ore di volo totali	Privilegi	
(1)	(2)	(3)	
CPL(A)/IR	> 1 000 ore come pilota in comando o copilota su velivoli ad equipaggio singolo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio singolo come copilota conformemente ai requisiti operativi	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 ore su velivoli diversi dai TMG, incluse 200 ore nel ruolo delle attività per il quale si voglia ottenere l'accettazione, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi in velivoli in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	e)
CPL(A)	> 1 500 come pilota in comando nel trasporto aereo commerciale, incluse 500 ore in operazioni con idrovolante	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio singolo come pilota in comando	f)

(*) I titolari della CPL(A)/IR su velivoli ad equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza teorica ICAO ATPL(A) prima dell'accettazione.

▼ **M4**

f) nel caso di elicotteri, soddisfare i requisiti di esperienza indicati nella tabella seguente:

Licenza posseduta	Ore di volo totali	Privilegi	
1)	2)	3)	
ATPL(H) con abilitazione IR valida	> 1 000 ore come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come pilota in comando in operazioni VFR e IFR	a)
ATPL(H) senza privilegi IR	> 1 000 ore come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come pilota in comando in operazioni VFR	b)
ATPL(H) con abilitazione IR valida	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR e IFR	c)
ATPL(H) senza privilegi IR	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 ore come pilota in comando in trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di una abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio singolo come pilota in comando	f)
ATPL(H) con o senza privilegi IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 ore su elicotteri diversi da quelli certificati secondo CS-27/29 o equivalenti, incluse 200 ore nel ruolo delle attività per il quale si voglia ottenere l'accettazione, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi in elicotteri in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	g)

(*) I titolari della CPL(H)/IR su elicotteri ad equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza teorica ICAO ATPL prima dell'accettazione.

▼ B**Licenze di pilotaggio per attività non commerciali con un'abilitazione al volo strumentale**

4. Nel caso delle licenze di pilota privato con un'abilitazione al volo strumentale, o licenze CPL e ATPL con un'abilitazione al volo strumentale dove il pilota intende soltanto esercitare i privilegi di pilota privato, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:
 - a) completare il test di abilitazione per l'abilitazione al volo strumentale e le abilitazioni per tipo o per classe corrispondenti ai privilegi della licenza posseduta, in conformità all'appendice 7 e all'appendice 9 della parte FCL;
 - b) dimostrare di aver acquisito la conoscenza teorica in materia di regolamentazione aeronautica, codici meteorologici aeronautici, pianificazione e prestazioni del volo (IR) e prestazioni umane;

▼ M3

- c) dimostrare di aver acquisito le competenze linguistiche in conformità alle disposizioni della norma FCL.055;

▼ B

- d) essere almeno titolare di un valido certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago;

▼ M3

- e) possedere un'esperienza minima di almeno 100 ore di tempo di volo strumentale come pilota in comando nella corrispondente categoria di aeromobili.

▼ B**Licenze di pilotaggio per attività non commerciali senza un'abilitazione al volo strumentale**

5. Nel caso delle licenze di pilota privato, o licenze CPL e ATPL senza un'abilitazione al volo strumentale dove il pilota intende soltanto esercitare i privilegi di pilota privato, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:
 - a) dimostrare di aver acquisito la conoscenza teorica in materia di regolamentazione aeronautica e prestazioni umane;
 - b) superare il test di abilitazione PPL come definito nella parte FCL;
 - c) soddisfare i corrispondenti requisiti della parte FCL per il rilascio di un'abilitazione per tipo o per classe, relativi ai privilegi della licenza posseduta;
 - d) essere almeno titolare di un certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago;
 - e) dimostrare di aver acquisito le competenze linguistiche in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
 - f) possedere un'esperienza minima di almeno 100 ore come pilota nella corrispondente categoria di aeromobili.

Convalida delle licenze di pilotaggio per compiti specifici di durata limitata

6. In deroga alle disposizioni dei paragrafi precedenti, nel caso di voli del produttore, gli Stati membri possono accettare una licenza rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo per un massimo di 12 mesi per compiti specifici di durata limitata, come voli di istruzione per prima immissione in servizio, dimostrazione, voli di trasferimento o voli di prova, sempre che il richiedente soddisfi i seguenti requisiti:
 - a) possieda una corrispondente licenza, certificato medico e abilitazioni associate o qualifiche rilasciate conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago;

▼ M4

- b) sia assunto direttamente o indirettamente da un fabbricante di aeromobili o da un'autorità aeronautica.

▼B

In questo caso i privilegi del titolare della licenza vengono limitati all'effettuare attività di istruzione di volo ed esami per il rilascio iniziale delle abilitazioni per tipo, la supervisione delle attività iniziali del volo di linea dai piloti dell'operatore, voli di rilascio o di trasferimento, volo di linea iniziale, dimostrazioni di volo o voli di prova.

▼M4

7. In deroga alle disposizioni dei paragrafi precedenti, gli Stati membri possono, nel caso di voli di competizione o di voli dimostrativi di durata limitata, accettare una licenza rilasciata da un paese terzo che consenta al titolare di esercitare i privilegi di una PPL, SPL o BPL a condizione che:
 - a) prima dell'evento, l'organizzatore dei voli di competizione o dimostrativi fornisca alle autorità competenti le prove adeguate su come intende garantire che il pilota sarà in grado di familiarizzarsi con le pertinenti informazioni in materia di sicurezza e gestire qualsiasi rischio connesso con i voli; e
 - b) il richiedente possieda una licenza appropriata, un certificato medico e abilitazioni associate o qualifiche rilasciate in conformità all'allegato 1 della Convenzione di Chicago.
8. In deroga alle disposizioni dei paragrafi precedenti, gli Stati membri possono accettare una licenza PPL, SPL o BPL rilasciata in conformità ai requisiti dell'allegato 1 della Convenzione di Chicago da un paese terzo per un massimo di 28 giorni per anno civile, per specifiche funzioni non commerciali a condizione che il richiedente:
 - a) possieda una licenza appropriata, certificato medico e abilitazioni associate o qualifiche rilasciate in conformità all'allegato 1 della Convenzione di Chicago; e
 - b) abbia completato almeno un volo di acclimatazione con un istruttore qualificato prima di eseguire i compiti specifici di durata limitata.

▼B**B. CONVERSIONE DELLE LICENZE****▼M3**

1. Una licenza PPL/BPL/SPL, CPL o una licenza ATPL rilasciata in conformità ai requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo può essere convertita in una licenza PPL/BPL/SPL parte FCL con un'abilitazione per classe o per tipo ad equipaggio singolo dall'autorità competente di uno Stato membro.

▼B

2. Il titolare della licenza deve soddisfare i seguenti requisiti minimi per la corrispondente categoria di aeromobili:
 - a) superare un esame scritto in regolamentazione aeronautica e prestazioni umane;
 - b) superare il test di abilitazione PPL, BPL o SPL, ove applicabile, come definito nella parte FCL;
 - c) soddisfare i requisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione per classe o per tipo, conformemente alla sottoparte H;
 - d) essere almeno titolare di un certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente alla parte medica;
 - e) dimostrare di aver acquisito le competenze linguistiche in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
 - f) aver completato almeno 100 ore di volo come pilota.

▼B**C. ACCETTAZIONE DELLE ABILITAZIONI PER CLASSE O PER TIPO**

1. Una valida abilitazione per classe o per tipo contenuta in una licenza rilasciata da un paese terzo può essere inserita in una licenza parte FCL sempre che il richiedente:
 - a) soddisfi i requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione per classe o per tipo conformemente alla parte FCL;
 - b) superi il corrispondente test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo o per classe conformemente alla parte FCL;
 - c) stia effettuando attività di volo;
 - d) abbia non meno di:
 - i) per le abilitazioni per classe su velivolo, 100 ore di esperienza di volo come pilota in quella classe;
 - ii) per le abilitazioni per tipo su velivolo, 500 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo;
 - iii) per elicotteri monomotore con una massa massima al decollo certificata fino a 3 175 kg, 100 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo;
 - iv) per tutti gli altri elicotteri, 350 ore di esperienza di volo come pilota in quella classe.



ALLEGATO IV

[PARTE MEDICA]

SOTTOPARTE A

REQUISITI GENERALI

SEZIONE 1

Disposizioni generali

MED.A.001 Autorità competente

Ai fini della presente parte, l'autorità competente è:

- a) per i centri aeromedici (AeMC):
 - 1) l'autorità designata dallo Stato membro che ospita la sede principale dell'AeMC;
 - 2) se l'AeMC ha sede in un paese terzo, l'Agenzia;
- b) per gli esaminatori aeromedici (AME):
 - 1) l'autorità designata dallo Stato membro che ospita la sede principale degli AME;
 - 2) se la sede principale di un AME si trova in un paese terzo, l'autorità designata dallo Stato membro al quale l'AME si rivolge per il rilascio del relativo certificato;
- c) per i medici generici (GMP), l'autorità designata dallo Stato membro al quale il medico generico dichiara la sua attività;
- d) per gli specialisti di medicina del lavoro (OHMP) che valutano l'idoneità medica dell'equipaggio di cabina, l'autorità designata dallo Stato membro in cui risiede il membro dell'equipaggio di cabina.

MED.A.005 Ambito di applicazione

La presente parte stabilisce i requisiti per:

- a) il rilascio, la validità, la riconvalida e il rinnovo del certificato medico richiesto per esercitare i privilegi di una licenza di pilota o di allievo pilota;
- b) l'idoneità medica dell'equipaggio di cabina;
- c) la certificazione degli esaminatori aeromedici (AME); e
- d) la qualifica di medici generici (GMP) e specialisti di medicina del lavoro (OHMP).

MED.A.010 Definizioni

Ai fini della presente parte valgono le seguenti definizioni:

- «conclusioni mediche accreditate», le valutazioni formulate da uno o più esperti medici approvati dall'autorità competente per il rilascio delle licenze, sulla base di criteri oggettivi e non discriminatori, ai fini del caso interessato, consultando ove necessario esperti in operazioni di volo e altri esperti,
- «valutazione», le conclusioni relative all'idoneità medica di una persona sulla base della valutazione della sua storia clinica e/o degli esami aeromedici richiesti nella presente parte e ulteriori esami ove necessario, e/o analisi mediche quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, ECG, misurazione della pressione sanguigna, analisi del sangue e radiografie,

▼B

- «sicurezza cromatica», la capacità di un richiedente di distinguere prontamente i colori utilizzati nella navigazione aerea e di individuare correttamente i colori delle luci di navigazione,
- «specialista dell'occhio», un oftalmologo o uno specialista dei problemi della vista qualificato in optometria e con una formazione che gli permetta di riconoscere condizioni patologiche,
- «esame», ispezione visiva, palpazione, percussione, auscultazione o altre metodologie di esame, in particolare per la diagnosi delle patologie,
- «indagine», l'accertamento di una sospetta condizione patologica di un candidato mediante esami e test al fine di verificare la presenza o l'assenza di una condizione medica,
- «autorità competente per il rilascio delle licenze», l'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza o alla quale una persona si rivolge per il rilascio di una licenza, ovvero, quando la persona non ha ancora presentato domanda di rilascio, l'autorità competente ai sensi della presente parte,
- «limitazione», una condizione indicata sul certificato medico, sulla licenza o sul rapporto medico dell'equipaggio di cabina, che deve essere rispettata nell'esercizio dei privilegi della licenza o della certificazione del personale di cabina,
- «errore refrattivo», la deviazione dall'emmetropia misurata in diottrie nel meridiano più ametropo, utilizzando metodi standard.

MED.A.015 Riservatezza medica

Tutte le persone che intervengono in sede di visita medica, valutazione e certificazione, devono garantire che venga sempre rispettata la riservatezza medica.

MED.A.020 Diminuzione dell'idoneità medica

- a) I titolari di licenza non possono esercitare in nessun momento i privilegi della stessa e delle relative abilitazioni o certificazioni qualora:
 - 1) siano consapevoli di una diminuzione della loro idoneità medica che li potrebbe rendere incapaci di esercitare in sicurezza tali privilegi;
 - 2) assumano o utilizzino un farmaco, prescritto o non prescritto, che potrebbe interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza;
 - 3) ricevano un trattamento medico, chirurgico o di altro tipo che possa interferire con la sicurezza del volo.
- b) Inoltre, i titolari di licenza sono tenuti a rivolgersi senza indugio a un consulente aeromedico qualora:
 - 1) abbiano subito un intervento chirurgico o una procedura invasiva;
 - 2) abbiano cominciato ad assumere regolarmente un farmaco;
 - 3) abbiano subito una lesione personale significativa che comporti l'incapacità di operare come membro dell'equipaggio di condotta;
 - 4) abbiano sofferto di una patologia significativa che comporti l'incapacità di operare come membro dell'equipaggio di condotta;
 - 5) siano in stato di gravidanza;
 - 6) siano stati ricoverati in ospedale o in una clinica medica;
 - 7) debbano cominciare a usare lenti correttive.

▼B

- c) In questi casi:
- 1) i titolari di certificati medici di classe 1 e classe 2 devono richiedere la consulenza di un centro aeromedico (AeMC) o un esaminatore aeromedico (AME), che valutano l'idoneità medica dei titolari di licenza e decidono se sono idonei a riprendere l'esercizio dei loro privilegi;
 - 2) i titolari di certificati medici LAPL devono richiedere la consulenza di un centro aeromedico (AeMC) o di un esaminatore aeromedico (AME), ovvero del medico generico (GMP) che ha firmato il certificato medico. L'AeMC, l'AME o il medico generico valutano l'idoneità medica dei titolari di licenza e decidono se sono idonei a riprendere l'esercizio dei loro privilegi.
- d) I membri dell'equipaggio di cabina non devono operare su un aeromobile e, se del caso, non devono esercitare i privilegi del certificato di equipaggio di cabina, ove siano consapevoli di una diminuzione della loro idoneità medica, nella misura in cui tale condizione possa renderli incapaci di assolvere i propri compiti e responsabilità;
- e) Inoltre, ove si trovino nelle condizioni mediche specificate alle lettere da b), paragrafo 1 a b), paragrafo 5), i membri dell'equipaggio di cabina sono tenuti a richiedere senza indugio la consulenza di un AME, di un AeMC, o di uno specialista di medicina del lavoro, a seconda dei casi. L'AeMC, l'AME o lo specialista di medicina del lavoro valutano l'idoneità medica dei titolari di licenza e decidono se sono idonei a riprendere l'esercizio dei loro privilegi.

MED.A.025 Obblighi di AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro

- a) Nell'effettuare le visite e le valutazioni mediche, AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti:
- 1) a garantire che sia possibile comunicare con la persona senza barriere linguistiche;
 - 2) a informare la persona in merito alle conseguenze derivanti dalla comunicazione di dichiarazioni incomplete, imprecise o false sulla propria storia clinica.
- b) Dopo aver completato le visite e le valutazioni aeromediche, AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti:
- 1) a comunicare alla persona interessata se è idonea, non idonea o rinviata, a seconda dei casi, all'autorità competente per il rilascio delle licenze, all'AeMC o all'AME;
 - 2) a informare la persona interessata in merito a eventuali limitazioni all'addestramento al volo o ai privilegi della licenza o al certificato di equipaggio di cabina, a seconda dei casi;
 - 3) se la persona è stata giudicata non idonea, a informarla in merito al suo diritto di presentare ricorso; e
 - 4) nel caso dei richiedenti un certificato medico, a presentare immediatamente all'autorità competente per il rilascio delle licenze un rapporto completo, firmato o autenticato elettronicamente, che includa il risultato della valutazione e una copia del certificato medico.
- c) AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti a conservare i documenti contenenti informazioni dettagliate sulle visite e le valutazioni mediche effettuate in conformità della presente parte, nonché i relativi risultati in conformità della legislazione nazionale.
- d) Se richiesto nell'ambito di attività di certificazione e/o sorveglianza, AeMC, AME e medici generici sono tenuti a presentare all'esaminatore medico dell'autorità competente, su richiesta di quest'ultimo, tutti i documenti e i rapporti aeromedici ed eventuali altre informazioni pertinenti.

▼B**SEZIONE 2*****Requisiti per la certificazione medica*****MED.A.030 Certificati medici**

- a) Un allievo pilota non può pilotare da solo se non è in possesso di un certificato medico, come richiesto per la relativa licenza.
- b) I richiedenti e i titolari di una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL) devono possedere almeno un certificato medico LAPL.
- c) I richiedenti e i titolari di una licenza di pilota privato (PPL), una licenza di pilota di aliante (SPL), o una licenza di pilota di mongolfiera (BPL) devono possedere almeno un certificato medico di classe 2.
- d) I richiedenti e i titolari di una SPL o una BPL che effettuano voli commerciali in aliante o mongolfiera devono possedere almeno un certificato medico di classe 2.
- e) Se a una PPL o LAPL si aggiunge un'abilitazione notturna, il titolare della licenza deve essere cromaticamente sicuro.
- f) I richiedenti e i titolari di una licenza di pilota commerciale (CPL), di una licenza di pilota con equipaggio plurimo (MPL), o di una licenza di pilota per il trasporto aereo (ATPL) devono possedere un certificato medico di classe 1.
- g) Se a una PPL è aggiunta un'abilitazione al volo strumentale, il titolare della licenza deve sottoporsi all'audiometria tonale pura secondo la periodicità e gli standard richiesti per i titolari di certificato medico di classe 1.
- h) Il titolare di una licenza non può, in qualsiasi momento, detenere più di un certificato medico rilasciato in conformità alla presente parte.

MED.A.035 Richiesta di certificato medico

- a) La richiesta di certificato medico deve essere presentata in un formato stabilito dall'autorità competente.
- b) I richiedenti un certificato medico devono fornire all'AeMC, all'AME o al medico generico, a seconda dei casi:
 - 1) una prova della loro identità;
 - 2) una dichiarazione firmata:
 - i) contenente i dati medici relativi alla loro storia clinica;
 - ii) indicante che si sono sottoposti in precedenza a una visita per ottenere un certificato medico e, in questo caso, specificando da chi è stata effettuata e con quale esito;
 - iii) indicante se sono stati giudicati non idonei o se il loro certificato medico è stato revocato o sospeso.
- c) Per la riconvalida o il rinnovo del certificato medico, i richiedenti devono presentare quest'ultimo all'AeMC, AME o al medico generico prima di sottoporsi ai relativi esami.

MED.A.040 Rilascio, riconvalida e rinnovo di certificati medici

- a) Un certificato medico può essere rilasciato, riconvalidato o rinnovato soltanto dopo che sono stati completati gli esami medici richiesti ed è stata effettuata una valutazione dell'idoneità.
- b) Rilascio iniziale:
 - 1) i certificati medici di classe 1 sono rilasciati da un centro aeromedico (AeMC);

▼B

- 2) i certificati di classe 2 sono rilasciati da un AeMC o un esaminatore aeromedico (AME);
 - 3) i certificati medici LAPL sono rilasciati da un AeMC, un AME o, se consentito dalla legislazione nazionale dello Stato membro in cui è rilasciata la licenza, da un medico generico (GMP).
- c) Riconvalida e rinnovo:
- 1) i certificati medici di classe 1 e classe 2 sono riconvalidati o rinnovati da un AeMC o un AME;
 - 2) i certificati medici LAPL sono riconvalidati o rinnovati da un AeMC, un AME o, se consentito dalla legislazione nazionale dello Stato membro in cui è rilasciata la licenza, da un medico generico.
- d) L'AeMC, l'AME o il medico generico rilasciano, riconvalidano o rinnovano un certificato medico solo se:
- 1) il richiedente ha fornito una storia clinica completa e, su richiesta dell'AeMC, dell'AME o del medico generico, i risultati di esami e test clinici effettuati dal medico del richiedente o da medici specialisti; e
 - 2) l'AeMC, l'AME o il medico generico hanno effettuato una valutazione aeromedica basata sugli esami e test clinici richiesti per tale certificato medico, al fine di verificare se il richiedente soddisfa tutti i requisiti pertinenti della presente parte.
- e) L'AME, l'AeMC o, in caso di rinvio, l'autorità competente per il rilascio delle licenze, prima di rilasciare, riconvalidare o rinnovare un certificato medico, possono invitare il richiedente a sottoporsi ad ulteriori visite e indagini mediche, se indicato sulla base del quadro clinico.
- f) L'autorità competente per il rilascio delle licenze può rilasciare o, a seconda dei casi, rimettere un certificato medico, se:
- 1) un caso è oggetto di rinvio;
 - 2) ha ravvisato la necessità di correggere informazioni riportate sul certificato.

MED.A.045 Validità, riconvalida e rinnovo di certificati medici**a) Validità**

- 1) I certificati medici di classe 1 sono validi per un periodo di 12 mesi.
- 2) Il periodo di validità dei certificati medici di classe 1 è ridotto a 6 mesi per i titolari di licenza che:
 - i) operano in attività di trasporto aereo commerciale con un solo pilota per il trasporto di passeggeri e abbiano compiuto 40 anni;
 - ii) hanno compiuto 60 anni.
- 3) I certificati medici di classe 2 sono validi per un periodo di:
 - i) 60 mesi finché il titolare della licenza raggiunge i 40 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 40 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 42 anni;
 - ii) 24 mesi tra i 40 e i 50 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 50 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 51 anni; e
 - iii) 12 mesi dopo i 50 anni di età.

▼B

- 4) I certificati medici LAPL sono validi per un periodo di:
- i) 60 mesi finché il titolare della licenza raggiunge i 40 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 40 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 42 anni;
 - ii) 24 mesi dopo i 40 anni di età.
- 5) Il periodo di validità di un certificato medico, ivi compresi eventuali esami o indagini speciali ad esso associati, s'intende:
- i) determinato dall'età del richiedente alla data in cui si sottopone all'esame medico; e
 - ii) calcolato a partire dalla data dell'esame medico in caso di rilascio iniziale e rinnovo, e a partire dalla data di scadenza del precedente certificato medico in caso di riconvalida.

b) Riconvalida

Le visite e/o le valutazioni mediche per la riconvalida di un certificato medico possono essere effettuate fino a 45 giorni prima della data di scadenza dello stesso.

c) Rinnovo

- 1) Se il titolare di un certificato medico non soddisfa le disposizioni di cui alla lettera b), deve sottoporsi a una visita e/o valutazione medica ai fini del rinnovo.
- 2) Nel caso di certificati medici di classe 1 e classe 2:
 - i) se il certificato medico è scaduto da oltre 2 anni, AeMC o AME effettuano la visita di rinnovo solo dopo la valutazione dei documenti aeromedici del richiedente;
 - ii) se il certificato medico è scaduto da oltre 5 anni, si applicano i requisiti per il rilascio iniziale e la valutazione si basa sui requisiti per la riconvalida.
- 3) Nel caso di certificati medici LAPL, l'AeMC, l'AME o il medico generico valutano la storia clinica del richiedente ed effettuano l'esame e/o la valutazione aeromedici in conformità al punto MED.B.095.

MED.A.050 Rinvio

- a) Se il richiedente un certificato medico di classe 1 o classe 2 viene rinviato all'autorità competente per il rilascio delle licenze in conformità del punto MED.B.001, l'AeMC o l'AME provvedono a trasferire la relativa documentazione medica a tale autorità.
- b) Se il richiedente un certificato medico LAPL viene rinviato a un AME o un AeMC in conformità al punto MED.B.001, il medico generico provvede a trasferire la relativa documentazione medica all'AeMC o AME.

SOTTOPARTE B**REQUISITI PER I CERTIFICATI MEDICI DEI PILOTI****SEZIONE 1****Disposizioni generali****MED.B.001 Limitazioni ai certificati medici**

- a) *Limitazioni ai certificati medici di classe 1 e classe 2*
 - 1) Se il richiedente non soddisfa pienamente i requisiti per la classe di certificato medico pertinente, ma non si ritiene che possa mettere a rischio la sicurezza del volo, il centro aeromedico o l'esaminatore aeromedico provvedono:
 - i) nel caso di richiedenti un certificato medico di classe 1, a rinviare la decisione sull'idoneità del richiedente all'autorità competente per il rilascio delle licenze, come indicato nella presente sottoparte;

▼B

- ii) nei casi in cui nella presente sottoparte non sia indicato il rinvio all'autorità competente per il rilascio delle licenze, a valutare se il richiedente è in grado di svolgere in sicurezza i propri compiti, rispettando una o più limitazioni annotate sul certificato medico, e a rilasciare il certificato medico assortito di limitazioni, se necessario;
- iii) nel caso di richiedenti di un certificato medico di classe 2, a valutare se il richiedente è in grado di svolgere in sicurezza i propri compiti rispettando una o più limitazioni annotate sul certificato medico, e a rilasciare il certificato medico, se necessario assortito di limitazioni, consultandosi con l'autorità competente per il rilascio delle licenze;
- iv) il centro aeromedico o l'esaminatore aeromedico possono riconvalidare o rinnovare un certificato medico con le medesime limitazioni senza rinviare il richiedente all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

b) Limitazioni ai certificati medici LAPL

- 1) Se un medico generico, dopo aver debitamente esaminato la storia clinica del richiedente, conclude che quest'ultimo non soddisfa pienamente i requisiti per l'idoneità medica, deve rinviarlo a un centro aeromedico (AeMC) o a un esaminatore aeromedico (AME), salvo quando sia richiesta una limitazione relativa esclusivamente all'uso di lenti correttive.
- 2) In caso di rinvio del richiedente di un certificato medico LAPL, l'AeMC o l'AME devono tenere in debito conto il punto MED.B.095, valutare se il richiedente è in grado di svolgere i propri compiti in sicurezza rispettando una o più limitazioni indicate sul certificato medico e rilasciare il certificato medico con le necessarie limitazioni. L'AeMC o l'AME aeromedico devono sempre prendere in considerazione la necessità di vietare al pilota di trasportare passeggeri (Operational Passenger Limitation, OPL).
- 3) Il medico generico può riconvalidare o rinnovare un certificato medico LAPL con la medesima limitazione senza rinviare il richiedente a un AeMC o AME.

c) Nel valutare la necessità di una limitazione, occorre considerare in particolare:

- 1) se da una valutazione medica accreditata risulta che in particolari circostanze l'incapacità del richiedente di soddisfare un requisito, numerico o di altro tipo, è tale per cui è improbabile che l'esercizio dei privilegi della licenza per cui ha presentato domanda metta a rischio la sicurezza del volo;
- 2) la capacità, la competenza e l'esperienza del richiedente in merito alle operazioni da compiere.

d) Codici delle limitazioni operative

- 1) Limitazione operativa in equipaggio multiplo (OML — Soltanto classe 1)
 - i) Quando il titolare di una licenza CPL, ATPL o MPL non soddisfa pienamente i requisiti del certificato medico di classe 1 ed è stato rinviato all'autorità competente per il rilascio delle licenze, quest'ultima valuta se il certificato medico può essere rilasciato con una OML «valida solo per le funzioni di copilota o con un copilota qualificato». Tale valutazione è effettuata dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - ii) Il titolare di un certificato medico con una limitazione OML può pilotare un aeromobile solo in caso di attività in equipaggio multiplo, quando l'altro pilota è pienamente qualificato per il tipo di aeromobile interessato, non è soggetto a una OML e non ha compiuto i 60 anni.

▼B

- iii) La limitazione OML per i certificati medici di classe 1 può essere imposta o revocata esclusivamente dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- 2) Limitazione operativa pilota di sicurezza (OSL — Classe 2 e privilegi LAPL)
 - i) Il titolare di un certificato medico con una limitazione OSL può pilotare un aeromobile solo se è presente a bordo un altro pilota pienamente qualificato per esercitare la funzione di comandante su tale classe o tipo di aeromobile, se l'aeromobile è dotato di doppi comandi e l'altro pilota siede ai comandi.
 - ii) La limitazione OSL per i certificati medici di classe 2 può essere imposta o revocata da un AeMC o un AME in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- 3) Limitazione operativa al trasporto di passeggeri (OPL — Classe 2 e privilegi LAPL)
 - i) Il titolare di un certificato medico con limitazione OPL può pilotare un aeromobile soltanto se non sono presenti passeggeri a bordo.
 - ii) La limitazione OPL per i certificati medici di classe 2 può essere imposta da un AeMC o un AME in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - iii) La limitazione OPL per i certificati medici LAPL può essere imposta da un AeMC o un AME.
- e) Al titolare di un certificato medico possono essere imposte altre limitazioni se ciò è necessario per garantire la sicurezza del volo.
- f) Eventuali limitazioni imposte al titolare di un certificato medico devono essere riportate sullo stesso.

SEZIONE 2***Requisiti medici per i certificati medici di classe 1 e 2*****MED.B.005 Aspetti generali**

- a) Il richiedente un certificato medico deve essere esente da:
 - 1) anomalie, congenite o acquisite;
 - 2) malattie o disabilità attive, latenti, acute o croniche;
 - 3) ferite, danni o conseguenze negative di interventi chirurgici;
 - 4) conseguenze o effetti collaterali dovuti all'assunzione di farmaci, prescritti o non prescritti, per motivi terapeutici, diagnostici o preventivi,

che possano determinare un grado di incapacità funzionale tale da interferire con l'esercizio dei privilegi della pertinente licenza in condizioni di sicurezza, o suscettibili di rendere il richiedente improvvisamente incapace di esercitare i privilegi della licenza in condizioni di sicurezza.
- b) Nei casi in cui la decisione sull'idoneità fisica del richiedente un certificato di classe 1 sia rinviata all'autorità competente per il rilascio delle licenze, quest'ultima può delegare la decisione a un AeMC, salvo quando è necessaria una OML.
- c) Nei casi in cui la decisione sull'idoneità fisica del richiedente un certificato di classe 2 sia rinviata all'autorità competente per il rilascio delle licenze, quest'ultima può delegare la decisione a un AeMC o a un AME, salvo quando è necessaria una OSL o una OPL.

▼B**MED.B.010 Apparato cardiovascolare****a) Esame**

- 1) È prevista l'esecuzione di un normale elettrocardiogramma (ECG) a riposo a 12 derivazioni con relativo referto su indicazione clinica; e:
 - i) per un certificato medico di classe 1, in occasione della visita per il primo rilascio dello stesso, e in seguito ogni 5 anni fino ai 30 anni di età, ogni 2 anni fino ai 40 anni di età, annualmente fino ai 50 anni di età e successivamente in occasione di tutte le visite per la riconvalida e il rinnovo;
 - ii) per un certificato medico di classe 2, in occasione della prima visita dopo i 40 anni di età e in seguito ogni 2 anni dopo i 50 anni di età.
- 2) È necessario effettuare una valutazione cardiovascolare più approfondita se il quadro clinico lo richiede.
- 3) Per un certificato medico di classe 1, è prevista una valutazione cardiovascolare più approfondita in occasione della prima visita per la riconvalida o il rinnovo dopo i 65 anni di età e successivamente ogni 4 anni.
- 4) Per un certificato medico di classe 1, è richiesta una valutazione dei lipidi sierici, ivi compreso il colesterolo, in occasione della visita per il primo rilascio del certificato e successivamente in occasione della prima visita medica dopo i 40 anni di età.

b) Apparato cardiovascolare — Aspetti generali

- 1) I richiedenti non devono soffrire di disturbi cardiovascolari che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- 2) I richiedenti di un certificato medico di classe 1 affetti dai seguenti disturbi sono giudicati non idonei:
 - i) aneurisma dell'aorta toracica o addominale soprarrenale, prima o dopo un intervento chirurgico;
 - ii) anomalia funzionale significativa di una delle valvole cardiache;
 - iii) trapianto di cuore o cuore/polmone.
- 3) I richiedenti un certificato medico di classe 1 con una storia clinica o diagnosi conclamata di uno dei seguenti disturbi sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze:
 - i) malattie vascolari periferiche, prima o dopo intervento chirurgico;
 - ii) aneurisma dell'aorta addominale, prima o dopo intervento chirurgico;
 - iii) anomalie delle valvole cardiache poco significative in termini funzionali;
 - iv) chirurgia delle valvole cardiache;
 - v) anomalie di pericardio, miocardio o endocardio;
 - vi) anomalia congenita del cuore, prima o dopo un intervento chirurgico correttivo;
 - vii) sincope vasovagale ricorrente;
 - viii) trombosi arteriosa o venosa;
 - ix) embolia polmonare;
 - x) disturbo cardiovascolare che richiede una terapia anticoagulante sistemica.

▼B

- 4) I richiedenti un certificato medico di classe 2 con diagnosi conclamata di uno dei disturbi specificati ai precedenti punti 2 e 3 devono essere valutati da un cardiologo in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze prima che si possa considerare una valutazione di idoneità.

c) *Pressione sanguigna*

- 1) La pressione sanguigna deve essere misurata in occasione di ogni visita.
- 2) La pressione sanguigna del richiedente deve rientrare nei limiti della norma.
- 3) I richiedenti un certificato medico di classe 1:
 - i) affetti da ipotensione sintomatica; o
 - ii) la cui pressione arteriosa sistolica ecceda significativamente i 160 mmHg e/o la pressione diastolica i 95 mmHg, con o senza trattamento
 sono giudicati non idonei.
- 4) Durante la fase iniziale della terapia farmacologica per il controllo della pressione sanguigna è prevista una sospensione temporanea dell'idoneità medica per verificare l'assenza di effetti collaterali significativi.

d) *Coronaropatie*

- 1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da:
 - i) sospetta ischemia miocardica;
 - ii) coronaropatia asintomatica minore che non richiede una terapia anti-angina;
 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze e devono sottoporsi a un esame cardiologico per escludere un'ischemia miocardica prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.
- 2) I richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti dai disturbi specificati al punto 1) devono sottoporsi a un esame cardiologico prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.
- 3) I richiedenti affetti dai seguenti disturbi sono giudicati non idonei:
 - i) ischemia miocardica;
 - ii) coronaropatia sintomatica;
 - iii) sintomi di coronaropatia controllati farmacologicamente.
- 4) I richiedenti un certificato medico di classe 1 con una storia clinica o una diagnosi conclamata di uno dei seguenti disturbi sono giudicati non idonei:
 - i) ischemia miocardica;
 - ii) infarto del miocardio;
 - iii) rivascolarizzazione a seguito di coronaropatia.
- 5) I richiedenti un certificato medico di classe 2 che risultano asintomatici a seguito di infarto miocardico o intervento chirurgico per coronaropatia devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze. Per la riconvalida di un certificato medico di classe 1 i richiedenti sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

▼B*e) Disturbi del ritmo/conduzione*

1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze in presenza di disturbi significativi della conduzione cardiaca o del ritmo, ivi compresi i seguenti:

i) disturbi del ritmo sopraventricolare, tra cui disfunzione seno atriale parossistica o stabilizzata, fibrillazione atriale e/o flutter (aritmia) e pause sinusali asintomatiche;

ii) blocco di branca sinistro completo;

iii) blocco atrioventricolare Mobitz tipo 2;

iv) tachicardia complessa larga e/o stretta;

v) pre-eccitazione ventricolare;

vi) QT prolungato asintomatico;

vii) modello di Brugada nell'elettrocardiogramma.

2) I richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti dai disturbi specificati al punto 1) devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

3) I richiedenti affetti dai seguenti disturbi:

i) blocco di branca incompleto;

ii) blocco di branca destro completo;

iii) deviazione stabile dell'asse sinistro;

iv) bradicardia sinusale asintomatica;

v) tachicardia sinusale asintomatica;

vi) complessi ventricolari o sopraventricolari ectopici uniformi, isolati e asintomatici;

vii) blocco atrioventricolare di primo grado;

viii) blocco atrioventricolare Mobitz tipo 1;

possono essere giudicati idonei in assenza di altre anomalie e a seguito di una valutazione cardiologica soddisfacente.

4) I richiedenti con una storia clinica di:

i) terapia di ablazione;

ii) impianto di pacemaker;

devono sottoporsi a una valutazione cardiovascolare soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze. I richiedenti un certificato medico di classe 2 sono valutati in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

5) I richiedenti affetti dai seguenti disturbi sono giudicati non idonei:

i) malattia seno-atriale sintomatica;

ii) blocco atrioventricolare completo;

▼B

- iii) QT prolungato sintomatico;
- iv) sistema di defibrillazione automatico impiantabile;
- v) pacemaker ventricolare antitachicardia.

MED.B.015 Apparato respiratorio

- a) I richiedenti con una compromissione significativa della funzionalità polmonare sono giudicati non idonei. È possibile procedere a una valutazione di idoneità una volta che la funzionalità polmonare sia stata ripristinata e sia soddisfacente.
- b) Per il certificato medico di classe 1, i richiedenti devono sottoporsi a test della funzionalità polmonare in occasione della visita iniziale e su indicazione clinica.
- c) Per il certificato medico di classe 2, i richiedenti devono sottoporsi a test della funzionalità polmonare su indicazione clinica.
- d) I richiedenti con una storia clinica o una diagnosi conclamata di:
 - 1) asma che necessita di terapia farmacologica;
 - 2) malattie infiammatorie attive dell'apparato respiratorio;
 - 3) sarcoidosi attiva;
 - 4) pneumotorace;
 - 5) sindrome da apnea notturna;
 - 6) intervento di chirurgia toracica di grande portata;
 - 7) pneumonectomia;

devono sottoporsi a una valutazione della funzionalità respiratoria con esito soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. I richiedenti con una diagnosi conclamata dei disturbi specificati ai punti 3 e 5 devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.

- e) Valutazione aeromedica:
 - 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti dai disturbi specificati alla precedente lettera d) sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
 - 2) i richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti dai disturbi specificati alla precedente lettera d) sono valutati in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- f) I richiedenti un certificato medico di classe 1 che sono stati sottoposti a una pneumonectomia totale sono giudicati non idonei.

MED.B.020 Apparato digerente

- a) I richiedenti non devono essere affetti da alcuna malattia funzionale o strutturale del tratto gastro-intestinale o dei suoi annessi che possa interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti con postumi di malattie o interventi chirurgici in qualsiasi parte del tubo digerente o dei suoi annessi in grado di causare inabilitazione al volo, in particolare ostruzioni dovute a stenosi o compressione, sono giudicati non idonei.
- c) I richiedenti devono essere esenti da ernie in grado di provocare sintomi inabilitanti.

▼B

d) I richiedenti affetti da disturbi del sistema gastrointestinale, tra cui:

- 1) disturbi dispeptici ricorrenti che richiedono cure mediche;
- 2) pancreatiti;
- 3) calcoli biliari sintomatici;
- 4) una diagnosi conclamata o una storia clinica di malattie intestinali infiammatorie croniche;
- 5) postumi di interventi chirurgici del tratto digestivo o dei suoi annessi, ivi compresi interventi che comportino l'escissione totale o parziale o la deviazione di uno di questi organi;

sono giudicati non idonei. È possibile procedere a una valutazione di idoneità dopo l'esito positivo di una terapia o il completo recupero dopo un intervento chirurgico e previa valutazione gastroenterologica soddisfacente.

e) Valutazione aeromedica:

- 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 a cui sono stati diagnosticati i disturbi specificati ai punti 2, 4 e 5 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
- 2) l'idoneità dei richiedenti di certificati di classe 2 affetti da pancreatite è valutata in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.025 Sistemi metabolico ed endocrino

a) I richiedenti non devono essere affetti da alcuna malattia metabolica, nutrizionale o endocrina, funzionale o strutturale, che possa interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

b) I richiedenti con disfunzioni metaboliche nutrizionali o endocrine possono essere giudicati idonei ove sia dimostrata la stabilità della condizione e a seguito di una valutazione aeromedica soddisfacente.

c) *Diabete mellito*

- 1) I richiedenti affetti da diabete mellito che richiede la somministrazione di insulina sono giudicati non idonei.
- 2) I richiedenti affetti da diabete mellito che non richiede la somministrazione di insulina sono giudicati non idonei, salvo quando sia possibile dimostrare che il livello di zucchero nel sangue è sotto controllo.

d) Valutazione aeromedica:

- 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 che necessitano di terapie diverse dall'insulina per il controllo del livello di zucchero nel sangue sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
- 2) l'idoneità dei richiedenti certificati di classe 2 che necessitano di terapie diverse dall'insulina per il controllo del livello di zucchero nel sangue è determinata in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.030 Ematologia

a) I richiedenti non devono essere affetti da alcuna malattia ematologica che possa interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

b) Per un certificato medico di classe 1, occorre effettuare il test dell'emoglobina in occasione di ogni visita per il rilascio dello stesso.

c) I richiedenti affetti da disturbi ematologici, quali:

- 1) disturbi della coagulazione, emorragici o trombotici;

▼B

- 2) leucemia cronica;

possono essere giudicati idonei a seguito di una valutazione aeromedica soddisfacente.

d) Valutazione aeromedica:

- 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da disturbi specificati alla precedente lettera c) sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
 - 2) l'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti da disturbi specificati alla precedente lettera c) è determinata in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- e) I richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da una delle malattie ematologiche specificate di seguito sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze:
- 1) emoglobina anomala, comprese (elenco non esaustivo), anemia, policitemia o emoglobinopatia;
 - 2) ingrandimento significativo delle ghiandole linfatiche;
 - 3) ingrandimento della milza.

MED.B.035 Apparato genito-urinario

- a) I richiedenti non devono essere affetti da alcuna malattia funzionale o strutturale dell'apparato renale o genito-urinario o dei suoi annessi che possa interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) L'esame delle urine deve far parte di ogni visita aeromedica. Le urine non devono contenere elementi anomali considerati patologici.
- c) I richiedenti con postumi di malattie o interventi chirurgici ai reni o alle vie urinarie in grado di provocare inabilitazione, in particolare ostruzioni dovute a stenosi o compressione, sono giudicati non idonei.
- d) I richiedenti con disturbi genito-urinari, quali:
 - 1) malattie renali;
 - 2) uno o più calcoli urinari o precedenti di coliche renali;

possono essere giudicati idonei a seguito di una valutazione renale/urologica soddisfacente.

- e) I richiedenti che abbiano subito un intervento chirurgico importante all'apparato urinario che comporti una totale o parziale escissione o una deviazione dei relativi organi sono giudicati non idonei e sottoposti a una nuova valutazione dopo il completo recupero, prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. Nel caso dei richiedenti un certificato medico di classe 1, la nuova valutazione viene effettuata dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.040 Malattie infettive

- a) I richiedenti non devono avere una storia medica né una diagnosi clinica conclamata di malattie infettive che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti HIV positivi possono essere giudicati idonei previa valutazione aeromedica soddisfacente. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

▼B**MED.B.045 Ostetricia e ginecologia**

- a) Le richiedenti non devono presentare malattie ostetriche o ginecologiche funzionali o strutturali che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) Le richiedenti che hanno subito un ginecologico di rilievo sono giudicate non idonee fino alla loro completa guarigione.
- c) *Gravidanza*
 - 1) In caso di gravidanza, ove AeMC o AME ritengano che la titolare della licenza sia idonea ad esercitare le sue funzioni, il periodo di validità del certificato medico s'intende limitato alla fine della ventiseiesima settimana di gestazione e successivamente s'intende sospeso. Tale sospensione viene revocata dopo il completo recupero al termine della gravidanza.
 - 2) Le titolari di certificati medici di classe 1 possono esercitare i privilegi delle rispettive licenze solo fino alla ventiseiesima settimana di gestazione con una limitazione OML. Fatto salvo il punto MED.B.001, nel caso di cui trattasi l'OML può essere imposta e revocata da AeMC o AME.

MED.B.050 Apparato muscolo-scheletrico

- a) I richiedenti non devono presentare anomalie a ossa, articolazioni, muscoli o tendini, congenite o acquisite, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti devono avere un'altezza sufficiente in posizione seduta, una lunghezza sufficiente delle braccia e delle gambe e un'adeguata forza muscolare per l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- c) I richiedenti devono presentare un uso funzionale soddisfacente dell'apparato muscolo-scheletrico che consenta l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza. L'idoneità dei richiedenti viene determinata in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.055 Psichiatria

- a) I richiedenti non devono avere una storia medica né una diagnosi clinica conclamata di malattie, disabilità, disordini o disturbi psichiatrici, acuti o cronici, congeniti o acquisiti, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti affetti da disturbi mentali o comportamentali dovuti all'uso o all'abuso di alcool o altre sostanze psicotrope sono giudicati non idonei, in attesa del recupero e dell'eliminazione della dipendenza dall'uso di tali sostanze, a seguito di una valutazione psichiatrica soddisfacente dopo un trattamento con esito positivo. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- c) I richiedenti affetti da disturbi psichiatrici quali:
 - 1) disordini dell'umore;
 - 2) disordini nevrotici;
 - 3) disordini della personalità;
 - 4) disturbi mentali o comportamentali;
 devono sottoporsi a una valutazione psichiatrica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.
- d) I richiedenti con una storia di atti autolesionistici deliberati, singoli o ripetuti, sono giudicati non idonei. I richiedenti devono sottoporsi a una valutazione psichiatrica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.

▼B

e) Valutazione aeromedica:

- 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti dai disturbi specificati alle precedenti lettere b), c) e d) sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
 - 2) l'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti dai disturbi specificati alle precedenti lettere b), c) e d) viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- f) I richiedenti con una storia o una diagnosi clinica conclamata di schizofrenia, schizotimia o disturbi delusionali sono giudicati non idonei.

MED.B.060 Psicologia

- a) I richiedenti non devono presentare carenze psicologiche accertate che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) Può essere richiesta una valutazione psicologica nell'ambito di una visita specialistica psichiatrica o neurologica, o a complemento della stessa.

MED.B.065 Neurologia

- a) I richiedenti non devono presentare una storia medica o una diagnosi clinica conclamata di malattie neurologiche che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti con una storia o diagnosi clinica conclamata di:
 - 1) epilessia;
 - 2) episodi ricorrenti di disturbi della coscienza di causa incerta;
 sono giudicati non idonei.
- c) I richiedenti con una storia o diagnosi clinica conclamata di:
 - 1) epilessia senza episodi ricorrenti dopo l'età di 5 anni;
 - 2) epilessia senza episodi ricorrenti e senza necessità di cure per più di 10 anni;
 - 3) anomalie epilettiformi nell'EEG e onde lente focali;
 - 4) malattia progressiva o non progressiva del sistema nervoso;
 - 5) un singolo episodio di disturbo della coscienza di causa incerta;
 - 6) perdita di coscienza dopo una ferita alla testa;
 - 7) lesione cerebrale penetrante;
 - 8) lesione spinale o dei nervi periferici;

devono sottoporsi a un'ulteriore valutazione prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.070 Sistema visivo

- a) I richiedenti non devono presentare anomalie funzionali degli occhi o dei loro annessi, né condizioni patologiche attive, congenite o acquisite, acute o croniche, né postumi di interventi oculistici o traumi, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

▼Bb) *Esame*

1) Per un certificato medico di classe 1:

- i) la visita iniziale deve comprendere un esame oculistico completo, che in seguito viene effettuato periodicamente, a seconda della refrazione e delle prestazioni funzionali dell'occhio; e
- ii) tutte le visite di riconvalida e rinnovo devono prevedere un esame oculistico di routine.

2) Per un certificato medico di classe 2:

- i) la visita iniziale e tutte le visite di riconvalida e rinnovo devono prevedere un esame oculistico di routine; e
- ii) un esame oculistico completo deve essere effettuato quando indicato clinicamente.

c) L'acutezza visiva da lontano, con o senza correzione, deve essere la seguente:

- 1) nel caso di certificati medici di classe 1, 6/9 (0,7) o più in ciascun occhio separatamente, con acutezza visiva binoculare di 6/6 (1,0) o più;
- 2) nel caso di certificati medici di classe 2, 6/12 (0,5) o più in ciascun occhio separatamente, con acutezza visiva binoculare di 6/9 (0,7) o più. I richiedenti con una visione inferiore alla norma in un occhio possono essere giudicati idonei in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze a seguito di una valutazione oftalmica soddisfacente;
- 3) i richiedenti il primo rilascio di un certificato medico di classe 1 con una visione inferiore alla media in un occhio sono giudicati non idonei. Alla riconvalida, i richiedenti che evidenzino una visione inferiore alla norma in un occhio sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze e possono essere giudicati idonei ove siano improbabili interferenze con l'esercizio sicuro della licenza posseduta.
- d) I richiedenti devono essere in grado di leggere una tavola N5 (o equivalente) a 30-50 cm e una tavola N14 (o equivalente) a 100 cm, con correzione, se prescritta.
- e) I richiedenti di un certificato medico di classe 1 devono dimostrare di possedere un campo visivo normale e una normale funzione binoculare.
- f) I richiedenti che abbiano subito un intervento chirurgico agli occhi possono essere giudicati idonei a seguito di una valutazione oftalmica soddisfacente.
- g) I richiedenti con una diagnosi clinica di cheratocono possono essere giudicati idonei a seguito di una visita di un oftalmologo con esito soddisfacente. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- h) I richiedenti affetti da:
 - 1) astigmatismo;
 - 2) anisometropia;
 possono essere giudicati idonei a seguito di un esame oftalmico soddisfacente.
- i) I richiedenti affetti da diplopia sono giudicati non idonei.
- j) Occhiali e lenti a contatto. Se una funzione visiva soddisfacente si ottiene solo con l'utilizzo di correzioni:
 - 1) i) per la visione da lontano, nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza si devono portare occhiali o lenti a contatto;

▼B

- ii) per la visione da vicino, nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza deve essere disponibile un paio di occhiali per l'uso da vicino;
- 2) un paio di occhiali correttivi di riserva deve essere prontamente disponibile per l'uso immediato nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza;
- 3) la correzione deve permettere una funzione visiva ottimale, essere ben tollerata e adatta per scopi aeronautici;
- 4) le eventuali lenti a contatto utilizzate devono essere per la visione da lontano, monofocali, non colorate e ben tollerate;
- 5) i richiedenti con un elevato errore refrattivo devono utilizzare lenti a contatto o occhiali con lenti a indice elevato;
- 6) per soddisfare i requisiti visivi non deve essere utilizzato più di un paio di occhiali;
- 7) l'utilizzo di lenti ortocheratologiche non è consentito.

MED.B.075 Percezione dei colori

- a) I richiedenti devono dimostrare di essere in grado di percepire prontamente i colori necessari per lo svolgimento sicuro svolgimento delle loro funzioni.
- b) *Esame*
 - 1) Per il primo rilascio di un certificato medico, i richiedenti devono superare il test di Ishihara.
 - 2) I richiedenti che non superano il test di Ishihara devono sottoporsi ad ulteriori test di percezione dei colori per stabilire se sono cromaticamente sicuri.
- c) Nel caso di certificati medici di classe 1, i richiedenti devono avere una normale percezione dei colori ed essere cromaticamente sicuri. I richiedenti che non superano gli ulteriori test di percezione dei colori sono giudicati non idonei. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- d) Nel caso di certificati medici di classe 2, ove i richiedenti non abbiano una percezione soddisfacente dei colori, i privilegi della licenza di volo sono limitati alle ore diurne.

MED.B.080 Otorinolaringoiatria

- a) I richiedenti non devono presentare anomalie funzionali di orecchie, naso, seni paranasali o gola, ivi compresa la cavità orale, i denti e la laringe, né condizioni patologiche attive, congenite o acquisite, acute o croniche, o postumi di interventi chirurgici o traumi, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) L'udito deve essere soddisfacente per l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- c) *Esame*
 - 1) L'udito deve essere controllato in tutte le visite mediche.
 - i) Nel caso di certificati medici di classe 1 e classe 2, quando alla licenza deve essere aggiunta un'abilitazione al volo strumentale, l'udito viene verificato con l'audiometria tonale pura nella prima visita e nelle successive visite di riconvalida o rinnovo, ogni cinque anni fino ai 40 anni di età e in seguito ogni due anni.

▼B

- ii) Nella visita iniziale, i richiedenti sottoposti a controllo con audiometria tonale pura non devono avere una perdita di udito superiore a 35 dB alle frequenze 500, 1 000 e 2 000 Hz, o superiore a 50 dB a 3 000 Hz in ciascun orecchio. Alla visita di riconvalida o rinnovo, i richiedenti con una perdita di udito superiore devono dimostrare una capacità uditiva funzionale soddisfacente.
- iii) I richiedenti con ipoacusia devono dimostrare una capacità uditiva funzionale soddisfacente.
- 2) Un esame completo orecchio-naso-gola deve essere effettuato per il primo rilascio di un certificato medico di classe 1 e in seguito periodicamente, se indicato sulla base del quadro clinico.
- d) I richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da:
 - 1) processi patologici attivi, acuti o cronici, dell'orecchio medio o interno;
 - 2) perforazione non guarita o disfunzione della membrana timpanica;
 - 3) disturbi della funzione vestibolare;
 - 4) restrizione significativa dei passaggi nasali;
 - 5) disfunzioni dei seni paranasali;
 - 6) significativa malformazione o infezione acuta o cronica della cavità orale o del tratto respiratorio superiore;
 - 7) disturbi significativi della parola o della voce;
 devono sottoporsi a ulteriori esami medici e valutazioni, per accertare che la condizione non interferisca con l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza posseduta.
- e) Valutazione aeromedica:
 - 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da disturbi della funzione vestibolare sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
 - 2) l'idoneità dei richiedenti di certificati medici di classe 2 affetti da disturbi della funzione vestibolare viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.085 Dermatologia

I richiedenti non devono essere affetti da malattie dermatologiche conclamate che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

MED.B.090 Oncologia

- a) I richiedenti non devono presentare patologie maligne conclamate, di tipo primario o secondario, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) Dopo il trattamento della patologia maligna, i richiedenti devono sottoporsi a una valutazione oncologica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- c) I richiedenti con una storia o una diagnosi clinica conclamata di tumore maligno intracerebrale sono giudicati non idonei.

▼B**SEZIONE 3*****Requisiti specifici per certificati medici LAPL*****MED.B.095 Visite e/o valutazioni mediche dei richiedenti di certificati medici LAPL**

- a) I richiedenti di certificati medici LAPL sono valutati sulla base delle migliori pratiche di medicina aeronautica.
- b) Occorre prestare un'attenzione particolare alla storia clinica completa del richiedente.
- c) La valutazione iniziale, tutte le successive valutazioni dopo i 50 anni di età e le valutazioni nel caso in cui l'esaminatore non sia in possesso della storia clinica del richiedente, comprendono quantomeno i seguenti esami:
 - 1) esami clinici;
 - 2) pressione arteriosa;
 - 3) esame delle urine;
 - 4) capacità visiva;
 - 5) capacità uditiva.
- d) Le valutazioni successive — dopo la valutazione iniziale e in seguito fino ai 50 anni di età — comprendono:
 - 1) la valutazione della storia clinica del titolare di certificato medico LAPL;
 - 2) i punti di cui alla lettera c), se ritenuto necessario dall' AeMC, dall'AME o dal medico generico, in conformità delle migliori in conformità alle migliori pratiche della medicina aeronautica.

SOTTOPARTE C***REQUISITI PER L'IDONEITÀ MEDICA DELL'EQUIPAGGIO DI CABINA*****SEZIONE 1*****Requisiti generali*****MED.C.001 Aspetti generali**

I membri dell'equipaggio di cabina esercitano i compiti e le funzioni richiesti dalle norme di sicurezza dell'aviazione su un aeromobile solo se soddisfano i requisiti indicati nella presente parte.

MED.C.005 Valutazioni aeromediche

- a) I membri dell'equipaggio di cabina devono sottoporsi a valutazioni aeromediche al fine di verificare se sono esenti da disturbi fisici o mentali che potrebbero comportare l'inabilitazione o l'incapacità di svolgere i compiti e le funzioni loro assegnati.
- b) Ciascun membro dell'equipaggio di cabina deve sottoporsi a una valutazione aeromedica prima di essere assegnato al primo incarico su un aeromobile, e successivamente a intervalli di massimo 60 mesi.
- c) Le valutazioni aeromediche sono effettuate da un AME, un AeMC, o da uno o di uno specialista di medicina del lavoro, se sono soddisfatti i requisiti previsti al punto MED.D.040.

SEZIONE 2***Requisiti per la valutazione aeromedica dell'equipaggio di cabina*****MED.C.020 Aspetti generali**

I membri dell'equipaggio di cabina devono essere esenti da:

- a) anomalie, congenite o acquisite;

▼B

- b) malattie o disabilità attive, latenti, acute o croniche;
- c) ferite, danni o conseguenze negative di interventi chirurgici; e
- d) conseguenze o effetti collaterali dell'assunzione di farmaci, prescritti o non prescritti, a titolo terapeutico, diagnostico o preventivo; che possano determinare un grado di incapacità funzionale tale da comportare l'inabilitazione o l'incapacità di svolgere i compiti e le funzioni di sicurezza loro assegnati.

MED.C.025 Contenuto delle valutazioni aeromediche

a) Una valutazione aeromedica iniziale deve comprendere almeno quanto segue:

- 1) una valutazione della storia clinica del candidato membro dell'equipaggio di cabina; e
- 2) un esame clinico degli aspetti seguenti:
 - i) apparato cardiovascolare;
 - ii) apparato respiratorio;
 - iii) apparato muscolo-scheletrico;
 - iv) otorinolaringoiatria;
 - v) sistema visivo; e
 - vi) percezione dei colori.

b) Ciascuna valutazione aeromedica successiva deve comprendere:

- 1) una valutazione della storia clinica del membro dell'equipaggio di cabina; e
- 2) un esame clinico se ritenuto necessario, in conformità delle migliori in conformità alle migliori pratiche della medicina aeronautica.

c) Ai fini delle lettere a) e b), in caso di dubbio o se il quadro clinico lo richiede, la valutazione aeromedica di un membro dell'equipaggio di cabina deve comprendere ulteriori esami medici, test o indagini che siano ritenuti necessari dall'AME, dall'AeMC o da uno specialista di medicina del lavoro.

SEZIONE 3***Requisiti aggiuntivi per i richiedenti o i titolari di un attestato di equipaggio di cabina*****MED.C.030 Rapporto medico sull'equipaggio di cabina**

a) Al completamento di ciascuna valutazione aeromedica, i richiedenti e i titolari di un attestato di equipaggio di cabina:

- 1) ricevono un rapporto medico da AME, AeMC o da uno specialista di medicina del lavoro; e
- 2) forniscono le relative informazioni, ovvero una copia del rapporto medico sull'equipaggio di cabina, all'operatore che si avvale dei loro servizi.

b) *Rapporto medico sull'equipaggio di cabina*

Il rapporto medico sull'equipaggio di cabina indica la data della valutazione aeromedica, se il membro dell'equipaggio di cabina è stato giudicato idoneo o non idoneo, la data della successiva valutazione aeromedica e, se del caso, eventuali limitazioni. Qualsiasi altro elemento è soggetto alla riservatezza medica, in conformità del punto MED.A.015.

▼B**MED.C.035 Limitazioni**

- a) Qualora il titolare di un attestato di equipaggio di cabina non soddisfi pienamente i requisiti medici specificati nella sezione 2, l'AME, l'AeMC o uno specialista di medicina del lavoro valutano se egli sia in grado di svolgere le proprie mansioni in sicurezza attenendosi a una o più limitazioni.
- b) Eventuali limitazioni all'esercizio dei privilegi conferiti dall'attestato di equipaggio di cabina sono specificate nel rapporto medico sull'equipaggio di cabina e possono essere revocate solo da un AME, un AeMC o da uno specialista di medicina del lavoro in consultazione con un AME.

SOTTOPARTE D***ESAMINATORI AEROMEDICI (AME), MEDICI GENERICI (GMP),
SPECIALISTI DI MEDICINA DEL LAVORO (OHMP)******SEZIONE 1******Esaminatori aeromedici*****MED.D.001 Privilegi**

- a) I privilegi di un esaminatore aeromedico (AME) consistono nel rilasciare, riconvalidare e rinnovare certificati medici di classe 2 e certificati medici LAPL, nonché effettuare le relative valutazioni e esami medici.
- b) I titolari di un certificato di AME, se soddisfano i requisiti di cui al punto MED.D.015, possono richiedere l'estensione dei loro privilegi agli esami medici per la riconvalida e il rinnovo di certificati medici di classe 1.
- c) La portata delle prerogative dell'AME, ed eventuali condizioni inerenti, sono specificate nel certificato.
- d) I titolari di un certificato di AME non possono effettuare visite e valutazioni aeromediche in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato il certificato di AME, salvo quando:
 - 1) lo Stato membro ospitante abbia concesso loro l'autorizzazione ad esercitare l'attività professionale in quanto medici specializzati;
 - 2) abbiano comunicato all'autorità competente dello Stato membro ospitante l'intenzione di effettuare esami e valutazioni aeromedici e di rilasciare certificati medici nell'ambito delle loro prerogative in quanto AME; e
 - 3) abbiano ricevuto istruzioni dall'autorità competente dello Stato membro ospitante.

MED.D.005 Domanda

- a) La domanda di certificato di esaminatore aeromedico (AME) deve essere presentata nella forma e secondo le modalità specificate dall'autorità competente.
- b) Per richiedere un certificato di AME occorre fornire all'autorità competente le seguenti informazioni:
 - 1) dati personali e indirizzo professionale;
 - 2) documentazione che attesti l'osservanza dei requisiti stabiliti al punto MED.D.010, compreso un certificato attestante la partecipazione al corso di formazione in medicina aeronautica adeguato ai privilegi oggetto della domanda;
 - 3) una dichiarazione scritta che l'AME rilascerà certificati medici sulla base dei requisiti della presente parte.
- c) Quando l'AME effettua valutazioni aeromediche in più sedi, è tenuto a fornire all'autorità competente le informazioni pertinenti in merito a tutte le sedi in cui esercita.

▼B**MED.D.010 Requisiti per il rilascio di un certificato di AME**

I richiedenti un certificato di AME assortito dei privilegi per il rilascio iniziale, la riconvalida e il rinnovo di certificati medici di classe 2 devono:

- a) essere pienamente qualificati e abilitati all'esercizio della medicina e possedere un certificato di formazione specialistica;
- b) aver completato un corso di formazione di base in medicina aeronautica;
- c) dimostrare all'autorità competente:
 - 1) di disporre di strutture adeguate, nonché di procedure, documentazione e attrezzature operative idonee per le visite aeromediche; e
 - 2) di aver adottato le procedure e le condizioni necessarie per garantire la riservatezza medica.

MED.D.015 Requisiti per l'estensione dei privilegi

I richiedenti un certificato di AME che estenda i relativi privilegi al rilascio, alla riconvalida e al rinnovo di certificati medici di classe 1 devono possedere un certificato valido di AME e:

- a) aver effettuato almeno 30 visite per il rilascio, la riconvalida o il rinnovo di certificati medici di classe 2 in un periodo non superiore ai 5 anni precedenti la domanda;
- b) aver completato un corso di formazione avanzato in medicina aeronautica; e
- c) aver ricevuto una formazione pratica presso un AeMC o sotto la supervisione dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.D.020 Corsi di formazione in medicina aeronautica

- a) I corsi di formazione in medicina aeronautica devono essere approvati dall'autorità competente dello Stato membro dove l'organizzazione che li impartisce ha la propria sede principale. L'organizzazione che impartisce i corsi deve dimostrare che il programma di studio è adeguato e che le persone incaricate della formazione possiedono conoscenze ed esperienza adeguate.
- b) Salvo nel caso dei corsi di aggiornamento, i corsi prevedono al termine una prova scritta sugli argomenti trattati.
- c) L'organizzazione che impartisce il corso rilascia un certificato di partecipazione ai candidati che hanno superato l'esame.

MED.D.025 Modifiche al certificato di AME

- a) Gli AME sono tenuti a comunicare all'autorità competente i seguenti cambiamenti che potrebbero avere rilevanza per i rispettivi certificati:
 - 1) l'AME è oggetto di un procedimento disciplinare o di un'indagine da parte di un organismo medico di regolamentazione;
 - 2) sono intervenute variazioni rispetto alle condizioni alle quali è stato concesso il certificato, compreso il contenuto delle dichiarazioni presentate con la domanda;
 - 3) non sono più soddisfatti i requisiti per il rilascio;
 - 4) sono cambiati la sede o l'indirizzo postale dell'esaminatore aeromedico.
- b) La mancata comunicazione di tali informazioni all'autorità competente può comportare la sospensione o la revoca dei privilegi del certificato sulla base di una decisione in tal senso dell'autorità competente.

▼B**MED.D.030 Validità dei certificati di AME**

Un certificato di AME è rilasciato per un periodo non superiore a tre anni. Il certificato è riconvalidato se il titolare:

- a) continua a soddisfare le condizioni generali richieste per l'esercizio dell'attività medica e per mantenere la qualifica di medico generico ai sensi delle leggi nazionali;
- b) nel corso degli ultimi 3 anni ha frequentato corsi di aggiornamento in medicina aeronautica;
- c) ha effettuato almeno 10 visite aeromediche ogni anno;
- d) continua a conformarsi ai termini del certificato; e
- e) esercitati i suoi privilegi in conformità alla presente parte.

*SEZIONE 2**Medici generici (GMP)***MED.D.035 Requisiti per i medici generici**

- a) I medici generici possono svolgere la funzione di AME per il rilascio di certificati medici LAPL soltanto
 - 1) se esercitano la propria attività in uno Stato membro in cui i medici generici hanno un accesso adeguato alla documentazione medica completa dei richiedenti; e
 - 2) in conformità con eventuali requisiti aggiuntivi stabiliti ai sensi della legge nazionale.
- b) Per rilasciare certificati medici LAPL, i medici generici (GMP) devono essere pienamente qualificati e abilitati all'esercizio della medicina ai sensi della legislazione nazionale.
- c) I medici generici che svolgono funzioni di AME sono tenuti a comunicare la propria attività all'autorità competente.

*SEZIONE 3**Specialisti di medicina del lavoro (OHMP)***MED.D.040 Requisiti per gli specialisti di medicina del lavoro**

Gli specialisti di medicina del lavoro possono effettuare valutazioni aeromediche dell'equipaggio di cabina solo se:

- a) l'autorità competente è certa che il sistema di medicina del lavoro nazionale pertinente può garantire l'osservanza dei requisiti applicabili della presente parte;
- b) sono abilitati all'esercizio della medicina e qualificati in medicina del lavoro ai sensi delle leggi nazionali; e
- c) hanno acquisito conoscenze di medicina aeronautica attinenti al contesto operativo dell'equipaggio di cabina.

▼ M1*ALLEGATO V***QUALIFICAZIONE DELL'EQUIPAGGIO DI CABINA IMPEGNATO IN OPERAZIONI DI TRASPORTO AEREO COMMERCIALE****[PARTE—CC]**

CAPITOLO GEN

REQUISITI GENERALI**CC.GEN.001 Autorità competente**

Ai fini di questa parte, l'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro in cui una persona richiede il rilascio di un attestato di equipaggio di cabina.

CC.GEN.005 Campo di applicazione

Questa parte fissa i requisiti per il rilascio di attestati di equipaggio di cabina e le condizioni per la loro validità e per il loro utilizzo da parte dei titolari.

CC.GEN.015 Richiesta di un attestato di equipaggio di cabina

La richiesta di un attestato di equipaggio di cabina è presentata nelle forme e con le modalità stabilite dall'autorità competente.

CC.GEN.020 Età minima

Il richiedente un attestato di equipaggio di cabina deve aver compiuto i 18 anni.

CC.GEN.025 Privilegi e condizioni

- a) I privilegi dei titolari di un attestato di equipaggio di cabina consistono nell'operare come membri dell'equipaggio di cabina in operazioni di trasporto aereo commerciale con aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 216/2008.
- b) I membri dell'equipaggio di cabina possono esercitare i privilegi specificati alla lettera a) solo se:
 - 1) sono in possesso di un attestato di equipaggio di cabina come specificato al paragrafo CC.CCA.105; e
 - 2) soddisfano i requisiti di cui ai paragrafi CC.GEN.030, CC.TRA.225 e i requisiti applicabili della parte MED.

CC.GEN.030 Documenti e conservazione della documentazione

Al fine di dimostrare la conformità con i requisiti applicabili come specificato al paragrafo CC.GEN.025, lettera b), ciascun titolare conserva e fornisce su richiesta l'attestato di equipaggio di cabina, l'elenco e i documenti relativi all'addestramento e ai controlli corrispondenti alla sua qualifica o alle sue qualifiche per il tipo o la variante di aeromobile, a meno che l'operatore che si avvale dei suoi servizi conservi tali documenti e, su richiesta, possa metterli prontamente a disposizione dell'autorità competente o del titolare.

CAPITOLO CCA

REQUISITI SPECIFICI PER L'ATTESTATO DI EQUIPAGGIO DI CABINA**CC.CCA.100 Rilascio dell'attestato di equipaggio di cabina**

- a) Gli attestati di equipaggio di cabina sono rilasciati esclusivamente ai richiedenti che abbiano superato l'esame al termine di un corso di addestramento iniziale, conformemente ai requisiti di questa parte.
- b) Gli attestati di equipaggio di cabina sono rilasciati:
 - 1) dall'autorità competente; e/o

▼ M1

- 2) da un'organizzazione autorizzata al rilascio dall'autorità competente.

CC.CCA.105 Validità dell'attestato di equipaggio di cabina

L'attestato di equipaggio di cabina è rilasciato con durata illimitata e rimane valido, a meno che:

- a) non venga sospeso o revocato dall'autorità competente; o
- b) il suo titolare non abbia esercitato i corrispondenti privilegi nei 60 mesi precedenti su almeno un tipo di aeromobile.

CC.CCA.110 Sospensione e revoca dell'attestato di equipaggio di cabina

- a) Se i titolari non soddisfano i requisiti della presente parte, il loro attestato di equipaggio di cabina può essere sospeso o revocato dall'autorità competente.
- b) In caso di sospensione o revoca dell'attestato di equipaggio di cabina da parte dell'autorità competente, i titolari:

- 1) saranno informati per iscritto in merito a tale decisione nonché al loro diritto di ricorso in conformità alla legislazione nazionale;
- 2) si asterranno dall'esercitare i privilegi garantiti dall'attestato di equipaggio di cabina;
- 3) ne daranno tempestivamente comunicazione all'operatore o agli operatori che si avvalgono dei loro servizi;
- 4) restituiranno l'attestato, in conformità alla procedura applicabile stabilita dall'autorità competente.

CAPITOLO TRA

REQUISITI DI ADDESTRAMENTO PER RICHIEDENTI E TITOLARI DELL'ATTESTATO DI EQUIPAGGIO DI CABINA**CC.TRA.215 Fornitura di addestramento**

L'addestramento previsto da questa parte:

- a) è erogato da organizzazioni di addestramento o da operatori del trasporto aereo commerciale a tal fine autorizzati dall'autorità competente;
- b) è erogato da personale adeguatamente specializzato e qualificato per gli elementi trattati;
- c) è condotto secondo un programma e un syllabo documentati nell'autorizzazione in possesso dell'organizzazione.

CC.TRA.220 Corso di addestramento iniziale ed esame

- a) I richiedenti un attestato di equipaggio di cabina portano a termine un percorso di addestramento iniziale per acquisire familiarità con l'ambiente aeronautico e conoscenze generali sufficienti nonché le competenze di base richieste per svolgere i compiti e ottemperare agli obblighi correlati alla sicurezza dei passeggeri e del volo nel corso di operazioni normali, anomale e di emergenza.
- b) Il programma del corso di addestramento iniziale comprende perlomeno gli elementi specificati nell'appendice 1 di questa parte. Esso prevede una formazione sia teorica che pratica.
- c) I richiedenti un attestato di equipaggio di cabina sostengono un esame che tratta tutti gli elementi del programma di addestramento specificati alla lettera b), a eccezione della formazione in materia di gestione del personale di bordo (CRM), per dimostrare di aver conseguito il livello di conoscenza e di competenza richiesto alla lettera a).

▼ M1**CC.TRA.225 Qualificazione o qualificazioni riguardanti un tipo o una variante di aeromobile**

- a) I titolari di un attestato di equipaggio di cabina valido possono operare su un aeromobile solamente se sono in possesso delle qualifiche di cui alle disposizioni applicabili della parte ORO.
- b) Per essere in possesso delle qualifiche riguardanti un tipo o una variante di aeromobile, il titolare dell'attestato:
 - 1) deve soddisfare i requisiti applicabili in termini di addestramento, verifica e validità, che includono, per l'aeromobile su cui deve operare:
 - i) un addestramento specifico per il tipo di aeromobile, un addestramento per la conversione dell'operatore e un addestramento di familiarizzazione;
 - ii) un addestramento per differenze;
 - iii) un addestramento periodico;
 - 2) nei 6 mesi precedenti deve aver prestato servizio sul tipo di aeromobile o deve aver ultimato il corso di aggiornamento e la verifica corrispondenti prima di poter operare nuovamente su quel tipo di aeromobile.

▼ **M1***Appendice 1 alla parte—CC***Corso di addestramento iniziale ed esame****PROGRAMMA DI ADDESTRAMENTO**

Il programma di addestramento iniziale comprende almeno i seguenti elementi:

1. Conoscenze teoriche generali sull'aviazione e sui regolamenti in vigore nel settore dell'aviazione, che includono tutti gli elementi pertinenti ai compiti e alle responsabilità dell'equipaggio di cabina:

- 1.1. conoscenza generale della terminologia aeronautica, teoria del volo, distribuzione dei passeggeri, aree delle operazioni, meteorologia ed effetti della contaminazione di superficie dell'aeromobile;
- 1.2. regolamenti in vigore nel settore dell'aviazione pertinenti all'equipaggio di cabina e al ruolo dell'autorità competente;
- 1.3. compiti e responsabilità dell'equipaggio di cabina durante le operazioni e la necessità di reagire con tempestività ed efficienza alle situazioni di emergenza;
- 1.4. mantenimento della competenza e dell'idoneità necessarie per operare come membro d'equipaggio di cabina, anche in relazione alle limitazioni temporali in merito al volo e al servizio, e requisiti relativi ai periodi di riposo;
- 1.5. importanza di assicurare che i documenti e i manuali pertinenti siano mantenuti aggiornati e contengano, se del caso, le modifiche introdotte dall'operatore,
- 1.6. importanza del fatto che l'equipaggio di cabina svolga i propri compiti conformemente al manuale operativo dell'operatore;
- 1.7. importanza di tenere una riunione informativa (briefing) con l'equipaggio di cabina prima del volo e di comunicare le informazioni necessarie in materia di sicurezza, tenendo conto dei suoi compiti specifici;
- 1.8. importanza di stabilire i casi in cui i membri dell'equipaggio di cabina hanno l'autorità e la responsabilità di procedere a un'evacuazione e di avviare altre procedure di emergenza.

2. Comunicazione:

durante l'addestramento deve essere sottolineata l'importanza di una comunicazione efficace tra l'equipaggio di cabina e l'equipaggio di condotta, con particolare riferimento agli aspetti tecnici e alla necessità di utilizzare un linguaggio e una terminologia comuni.

3. Corso introduttivo sul fattore umano (HF) in aviazione e sulla gestione del personale di bordo (CRM)

Il corso deve essere impartito da almeno un istruttore CRM per equipaggio di cabina. Gli elementi dell'addestramento devono essere trattati in maniera approfondita e includere almeno i seguenti aspetti:

- 3.1. *aspetti generali*: fattore umano in aviazione, istruzioni generali su principi e obiettivi della CRM, prestazioni umane e loro limiti;
- 3.2. *aspetti relativi al singolo membro dell'equipaggio di cabina*: consapevolezza personale, errore umano e affidabilità, atteggiamenti e comportamenti, autovalutazione; stress e gestione dello stress; stanchezza e vigilanza; assertività; consapevolezza della situazione, acquisizione ed elaborazione delle informazioni.

4. Assistenza ai passeggeri e sorveglianza della cabina:

- 4.1. importanza di una corretta assegnazione dei posti, tenuto conto della massa e del bilanciamento dell'aeromobile, delle categorie speciali di passeggeri e della necessità di far sedere i passeggeri non disabili vicino alle uscite non sorvegliate;

▼ M1

- 4.2. disposizioni relative allo stivaggio in condizioni di sicurezza dei bagagli in cabina e degli oggetti necessari per il servizio in cabina e al rischio che essi possano divenire pericolosi per gli occupanti della cabina o possano ostruire l'accesso all'equipaggiamento o alle uscite di emergenza dell'aeromobile ovvero danneggiarli;
 - 4.3. consigli relativi all'individuazione e alla gestione dei passeggeri che si trovano sotto l'effetto di alcol o sotto l'influsso di stupefacenti, o che diventano aggressivi;
 - 4.4. precauzioni da prendere qualora vengano trasportati animali vivi in cabina;
 - 4.5. interventi da attuare in caso di turbolenza, compresa la messa in sicurezza della cabina;
 - 4.6. metodi usati per la motivazione dei passeggeri e il controllo degli stessi, in modo da accelerare l'evacuazione dell'aeromobile in caso di emergenza.
5. **Aspetti di medicina aeronautica e di pronto soccorso:**
- 5.1. istruzioni generali sugli aspetti di medicina aeronautica e di sopravvivenza;
 - 5.2. effetti fisiologici del volo, con particolare riguardo all'ipossia, ai requisiti in termini di ossigeno, alla funzione delle trombe di Eustachio e ai barotraumi;
 - 5.3. elementi fondamentali di pronto soccorso, in caso di:
 - a) mal d'aria;
 - b) disturbi gastrointestinali;
 - c) iperventilazione;
 - d) ustioni;
 - e) ferite;
 - f) perdita di conoscenza;
 - g) fratture e lesioni dei tessuti molli;
 - 5.4. emergenze mediche a bordo e corrispondenti interventi di pronto soccorso, quanto meno in caso di:
 - a) asma;
 - b) stress e reazioni allergiche;
 - c) shock;
 - d) diabete;
 - e) soffocamento;
 - f) epilessia;
 - g) parto;
 - h) ictus; e
 - i) infarto del miocardio;
 - 5.5. utilizzo di apparecchiature appropriate tra cui ossigeno di pronto soccorso, cassetta del pronto soccorso e kit di pronto soccorso medico, e loro contenuto;

▼ M1

- 5.6. esercitazioni pratiche di rianimazione cardiopolmonare effettuate da ciascun membro dell'equipaggio di cabina con un apposito manichino e tenendo conto delle caratteristiche dell'ambiente di un aeromobile;
- 5.7. salute e igiene durante il viaggio, tra cui:
 - a) igiene a bordo;
 - b) rischio di contatto con malattie infettive e mezzi per ridurre tali rischi;
 - c) trattamento dei rifiuti clinici;
 - d) disinfezione dell'aeromobile;
 - e) gestione di casi di decesso a bordo; e
 - f) gestione dell'allerta, effetti fisiologici dell'affaticamento, fisiologia del sonno, ritmo circadiano e cambiamenti di fuso orario.
6. **Merci pericolose secondo le Istruzioni tecniche dell'ICAO applicabili**
7. **Aspetti generali relativi alla sicurezza nel settore dell'aviazione, compresa la familiarità con le disposizioni del regolamento (CE) n. 300/2008**
8. **Addestramento in caso di incendio e fumo:**
 - 8.1. porre l'accento sul dovere dell'equipaggio di cabina di far fronte con prontezza alle emergenze dovute a incendi e al fumo; in particolare, porre l'enfasi sull'importanza di individuare l'effettiva causa dell'incendio;
 - 8.2. importanza di informare immediatamente l'equipaggio di condotta, nonché delle azioni specifiche necessarie per il coordinamento e l'assistenza quando vengono rilevati un incendio o la presenza di fumo;
 - 8.3. necessità di controlli frequenti delle aree soggette a rischio di incendio, inclusi i bagni, e dei corrispondenti rivelatori di fumo;
 - 8.4. classificazione degli incendi e tipo appropriato di agenti estinguenti e procedure da seguire per particolari situazioni in caso di incendio;
 - 8.5. tecniche di applicazione degli agenti estinguenti, conseguenze di un'applicazione sbagliata e uso in spazi ristretti, inclusi un addestramento pratico sugli interventi antincendio e tecniche per indossare e utilizzare gli indumenti di protezione presenti a bordo;
 - 8.6. procedure generali relative ai servizi di emergenza a terra negli aeroporti.
9. **Addestramento relativo alla sopravvivenza:**
 - 9.1. principi di sopravvivenza in ambienti ostili (ad esempio regione polare, deserto, giungla, mare); e
 - 9.2. addestramento alla sopravvivenza in acqua, che preveda istruzioni su come indossare e utilizzare l'equipaggiamento personale di galleggiamento in acqua e su come usare canotti di salvataggio o altro equipaggiamento analogo, nonché esercitazioni sull'uso effettivo di tali attrezzature in acqua.

▼ **M1***ALLEGATO VI***REQUISITI DELLE AUTORITÀ PER IL PERSONALE DI BORDO****[PARTE ARA]****CAPITOLO GEN*****REQUISITI GENERALI****SEZIONE I****Disposizioni generali*****ARA.GEN.105 Definizioni**

Ai fini di questa parte e della parte ORA, si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «metodi accettabili di rispondenza (AMC)», norme non vincolanti adottate dall'Agenzia per illustrare i metodi atti a stabilire la conformità al regolamento di base e alle relative norme attuative;
- 2) «metodi alternativi di rispondenza», i metodi che propongono un'alternativa agli AMC esistenti o quelli che propongono nuovi metodi per stabilire la conformità con il regolamento (CE) n. 216/2008 e le relative norme attuative per i quali non sono stati adottati dall'Agenzia alcuni AMC corrispondenti;
- 3) «organizzazione di addestramento approvata (ATO)», un'organizzazione qualificata per il rilascio o il mantenimento di un'approvazione a fornire l'addestramento per le licenze di pilota e le corrispondenti abilitazioni e certificati;
- 4) «modello di dispositivo di addestramento strumentale basico (modello BITD)», una combinazione di hardware e software per la quale è stata ottenuta una qualificazione BITD;
- 5) «specifiche di certificazione (CS)», le norme tecniche adottate dall'Agenzia che riportano i metodi atti a dimostrare la conformità al regolamento di base e alle relative norme attuative e che possono essere impiegati dall'organizzazione ai fini della certificazione;
- 6) «istruttore di volo (FI)», un istruttore con i privilegi di fornire l'addestramento su un aeromobile, in conformità alla parte FCL;
- 7) «dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD)», un dispositivo di addestramento che sia:
 - a) nel caso di velivoli, un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (FTD), un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT) o un dispositivo di addestramento strumentale basico (BITD);
 - b) nel caso di elicotteri, un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (FTD) o un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT);
- 8) «qualificazione FSTD», il livello di capacità tecnica di un FSTD come definito nel documento di conformità;
- 9) «utente di FSTD», l'organizzazione o la persona che richiede a un'ATO l'addestramento, il controllo o la prova utilizzando un FSTD;
- 10) «fermo macchina», il divieto ufficiale imposto a un aeromobile di decollare e l'adozione delle misure a tal fine necessarie;

▼ **M1**

- 11) «materiale esplicativo (GM)», materiale non vincolante sviluppato dall'Agenzia che aiuta ad illustrare il significato di un requisito o di una specifica e che viene utilizzato per fornire supporto all'interpretazione del regolamento di base, delle relative norme attuative e degli AMC;
- 12) «ARO.RAMP», il capitolo RAMP nell'allegato II del regolamento sulle operazioni aeree;
- 13) «altro dispositivo di addestramento (OTD)», un ausilio utilizzato per l'addestramento dei piloti diverso da un FSTD, che fornisce l'addestramento nei casi in cui non sia necessario un ambiente completo della cabina di pilotaggio;
- 14) «parte ARA», l'allegato VI del regolamento sul personale di bordo dell'aviazione civile;
- 15) «parte ORO», l'allegato III del regolamento sulle operazioni aeree;
- 16) «parte CC», l'allegato V del regolamento sul personale di bordo dell'aviazione civile;
- 17) «parte FCL», l'allegato I del regolamento sul personale di bordo dell'aviazione civile;
- 18) «parte MED», l'allegato IV del regolamento sul personale di bordo dell'aviazione civile;
- 19) «parte ORA», l'allegato VII del regolamento sul personale di bordo dell'aviazione civile;
- 20) «sede principale», sede centrale o sede legale dell'organizzazione dove vengono svolte le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo delle attività di cui al presente regolamento;
- 21) «manuale delle prove di qualifica (QTG)», un documento ideato per dimostrare che le prestazioni e le qualità di manovra di un FSTD rappresentano quelle dell'aeromobile, classe di velivolo o tipo di elicottero, simulato entro i limiti prescritti, e che tutti i requisiti applicabili sono soddisfatti. Il QTG include sia i dati dell'aeromobile, classe di velivolo o tipo di elicottero sia i dati di FSTD utilizzati a sostegno della convalida.

ARA.GEN.115 Documentazione di controllo

L'autorità competente fornisce tutti gli atti legislativi, le norme, i regolamenti, le pubblicazioni tecniche e i relativi documenti al personale interessato in modo che possa svolgere i compiti assegnati e adempiere alle proprie responsabilità.

ARA.GEN.120 Metodi di rispondenza

- a) L'Agenzia sviluppa i metodi accettabili di rispondenza (AMC) che possono essere utilizzati per stabilire la conformità con il regolamento (CE) n. 216/2008 e le relative norme attuative. In caso di conformità con gli AMC, i corrispondenti requisiti delle norme attuative sono soddisfatti.
- b) Possono essere utilizzati metodi alternativi di rispondenza per stabilire la conformità alle norme attuative.
- c) L'autorità competente stabilisce un sistema per decidere con coerenza se tutti i metodi alternativi di rispondenza utilizzati da parte propria o dalle organizzazioni e persone sotto il suo controllo permettano di stabilire la conformità con il regolamento (CE) n. 216/2008 e le relative norme attuative.
- d) L'autorità competente valuta tutti i metodi alternativi di rispondenza proposti da un'organizzazione in conformità al paragrafo ORA.GEN.120, analizzando la documentazione fornita e, se necessario, conducendo un'ispezione presso l'organizzazione.

▼ M1

Qualora ritenga che i metodi alternativi di rispondenza siano conformi alle norme attuative, l'autorità competente senza alcun indugio:

- 1) comunica al richiedente che i metodi alternativi di rispondenza possono essere applicati e, se del caso, modifica di conseguenza l'approvazione o il certificato del richiedente;
 - 2) ne comunica all'Agenzia il contenuto, allegando tutta la documentazione pertinente in copia;
 - 3) informa gli altri Stati membri dei metodi alternativi di rispondenza approvati.
- e) Nel caso in cui essa stessa utilizzi metodi alternativi di rispondenza per conformarsi al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative, l'autorità competente:
- 1) le mette a disposizione di tutte le organizzazioni e persone sotto il suo controllo;
 - 2) ne informa senza alcun indugio l'Agenzia.

L'autorità competente fornisce all'Agenzia una descrizione dettagliata dei metodi alternativi di rispondenza, comprese tutte le revisioni delle procedure che possano essere rilevanti, nonché una valutazione che dimostri l'osservanza delle norme attuative.

ARA.GEN.125 Informazioni all'Agenzia

- a) L'autorità competente informa l'Agenzia senza alcun indugio qualora riscontri problemi significativi nell'attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative.
- b) L'autorità competente fornisce all'Agenzia informazioni rilevanti dal punto di vista della sicurezza, desunte dalle segnalazioni di eventi ricevute.

ARA.GEN.135 Reazione immediata a un problema di sicurezza

- a) Fatta salva la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, l'autorità competente attua un sistema per raccogliere, analizzare e divulgare in maniera adeguata le informazioni relative alla sicurezza.
- b) L'Agenzia attua un sistema per analizzare in maniera adeguata tutte le informazioni ricevute in materia di sicurezza e fornisce agli Stati membri e alla Commissione, senza indebiti ritardi, tutte le informazioni, incluse le raccomandazioni o le azioni correttive da intraprendere, che sono loro necessarie per reagire prontamente a un problema di sicurezza concernente i prodotti, le parti, le pertinenze, le persone o le organizzazioni soggette al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative.
- c) Al momento della ricezione delle informazioni di cui alle lettere a) e b), l'autorità competente adotta provvedimenti adeguati per risolvere i problemi di sicurezza.
- d) I provvedimenti adottati di cui alla lettera c) sono immediatamente notificati a tutte le persone o organizzazioni tenute a rispettarli ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative. L'autorità competente comunica anche tali provvedimenti all'Agenzia e, nel caso in cui fosse richiesta un'azione combinata, agli altri Stati membri interessati.

⁽¹⁾ GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

▼ **M1***SEZIONE II**Gestione***ARA.GEN.200 Sistema di gestione**

- a) L'autorità competente stabilisce e mantiene un sistema di gestione, che includa quanto meno:
- 1) politiche e procedure documentate per descrivere l'organizzazione, i mezzi e i metodi adottati per conformarsi al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative. Le procedure sono mantenute aggiornate e vengono utilizzate come documenti di lavoro di base in seno all'autorità competente per tutti i compiti pertinenti;
 - 2) un numero sufficiente di addetti per assolvere ai compiti che le incombono e per adempiere alle proprie responsabilità. Tale personale dispone delle qualifiche per svolgere i compiti che gli sono stati assegnati e ha le conoscenze, l'esperienza, la formazione iniziale e periodica necessarie a garantire una costante competenza. È necessario dotarsi di un sistema per pianificare la disponibilità del personale, al fine di garantire il corretto espletamento di tutti i compiti;
 - 3) strutture e uffici adeguati allo svolgimento dei compiti che gli sono stati assegnati;
 - 4) una funzione per monitorare la conformità del sistema di gestione con i requisiti corrispondenti e l'adeguatezza delle procedure, compresa l'istituzione di un processo di audit interno nonché di un processo di gestione del rischio per la sicurezza. Il monitoraggio della conformità deve includere un sistema di rendicontazione delle conclusioni del processo di audit all'alta dirigenza dell'autorità competente per garantire l'attuazione delle azioni correttive necessarie;
 - 5) una persona o un gruppo di persone che rispondono unicamente all'alta dirigenza dell'autorità competente per la funzione di monitoraggio della conformità.
- b) Per ogni settore di attività, compreso il sistema di gestione, l'autorità competente nomina una o più persone che siano responsabili globalmente della gestione del compito o dei compiti in questione.
- c) L'autorità competente stabilisce procedure per la partecipazione a uno scambio reciproco di tutte le informazioni e gli aiuti necessari con altre autorità competenti interessate, anche per quanto concerne tutti i rilievi sollevati e le azioni avviate in esito alla sorveglianza su persone e organizzazioni che svolgono attività nel territorio di uno Stato membro, ma che sono certificate dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia.
- d) Ai fini della standardizzazione, è messa a disposizione dell'Agenzia una copia delle procedure inerenti al sistema di gestione e delle relative modifiche.

ARA.GEN.205 Assegnazione di compiti a enti qualificati

- a) Gli Stati membri affidano i compiti relativi alla certificazione iniziale o alla sorveglianza continua di persone o organizzazioni soggette al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative unicamente a enti qualificati. Nell'assegnare tali compiti, l'autorità competente si assicura di:
- 1) disporre di un sistema in funzione per valutare, inizialmente e in maniera continua, che l'ente qualificato sia conforme all'allegato V del regolamento (CE) n. 216/2008.
- Questo sistema e i risultati delle valutazioni devono essere documentati;
- 2) aver stabilito con un ente qualificato un accordo documentato e approvato da entrambe le parti al livello manageriale adeguato, in cui siano chiaramente definiti:
 - i) i compiti da svolgere;

▼ M1

- ii) le dichiarazioni, le relazioni e i registrazioni da fornire;
 - iii) le condizioni tecniche da soddisfare nell'esecuzione di tali compiti;
 - iv) la corrispondente copertura di responsabilità;
 - v) la protezione data alle informazioni acquisite nell'assolvimento di tali compiti;
- b) L'autorità competente assicura che il processo di audit interno e il processo di gestione del rischio per la sicurezza richiesti al paragrafo ARA.GEN.200, lettera a), punto 4, trattino tutti i compiti di certificazione o sorveglianza continua svolti per conto di quest'ultima.

ARA.GEN.210 Modifiche al sistema di gestione

- a) L'autorità competente si dota di un sistema per individuare le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i compiti che le incombono e di adempiere alle proprie responsabilità come definito nel regolamento (CE) n. 216/2008 e nelle relative norme attuative. Questo sistema deve permettere di adottare le azioni atte ad assicurare che il sistema di gestione resti adeguato ed efficace.
- b) L'autorità competente aggiorna il proprio sistema di gestione per riflettere le modifiche al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative in maniera tempestiva, in modo da garantire un'attuazione efficace.
- c) L'autorità competente notifica all'Agenzia le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i compiti che le incombono e di adempiere alle proprie responsabilità come definito nel regolamento (CE) n. 216/2008 e nelle relative norme attuative.

ARA.GEN.220 Tenuta dei registrazioni

- a) L'autorità competente stabilisce un sistema per la tenuta dei registrazioni che fornisca un'adeguata archiviazione, accessibilità e tracciabilità affidabile per quanto concerne:
- 1) le politiche e le procedure documentate del sistema di gestione;
 - 2) l'addestramento, la qualifica e l'approvazione del proprio personale;
 - 3) l'assegnazione dei compiti, inclusi gli elementi previsti al paragrafo ARA.GEN.205, nonché i particolari dei compiti assegnati;
 - 4) i processi di certificazione e della sorveglianza continua delle organizzazioni certificate;
 - 5) i processi per il rilascio di licenze, abilitazioni, certificati e attestati al personale e per la continua sorveglianza dei titolari di tali licenze, abilitazioni, certificati e attestati;
 - 6) i processi per il rilascio dei certificati di qualificazione FSTD e per la sorveglianza continua dell'FSTD e dell'organizzazione che lo utilizza;
 - 7) la sorveglianza su persone e organizzazioni che svolgono attività nel territorio dello Stato membro, ma che sono sorvegliate o certificate dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, come concordato tra tali autorità;
 - 8) la valutazione e la notifica all'Agenzia di metodi alternativi di rispondenza proposti dalle organizzazioni e la valutazione di metodi alternativi di rispondenza utilizzati dall'autorità competente stessa;
 - 9) le rilevazioni, le azioni correttive e la data di conclusione delle azioni;
 - 10) i provvedimenti attuativi adottati;
 - 11) le informazioni sulla sicurezza e il seguito dato loro;

▼ **M1**

- 12) il ricorso a misure di flessibilità in conformità all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 216/2008.
- b) L'autorità competente mantiene un elenco di tutti i certificati delle organizzazioni, i certificati di qualificazione FSTD e le licenze, i certificati e gli attestati del personale rilasciati.
- c) Tutti i registrazioni sono conservati per il periodo minimo specificato nel presente regolamento. In mancanza di tale indicazione, i registrazioni sono conservati per un periodo minimo di 5 anni, fatta salva la normativa applicabile in materia di protezione dei dati.

*SEZIONE III**Sorveglianza, certificazione e attuazione***ARA.GEN.300 Sorveglianza**

- a) L'autorità competente verifica:
- 1) il soddisfacimento dei requisiti applicabili alle organizzazioni o alle persone prima del rilascio di un certificato, un'approvazione o un certificato di qualificazione FSTD all'organizzazione oppure di una licenza, certificato, abilitazione o attestato al personale, a seconda dei casi;
 - 2) la continua conformità ai requisiti applicabili delle organizzazioni che essa ha certificato, delle persone e dei titolari dei certificati di qualificazione FSTD;
 - 3) l'attuazione di appropriate misure di sicurezza imposte dall'autorità competente come definito al paragrafo ARA.GEN.135, lettere c) e d).
- b) Tale verifica:
- 1) è suffragata da documenti intesi specificamente a fornire al personale responsabile della sorveglianza sulla sicurezza una guida per lo svolgimento delle funzioni assegnate;
 - 2) fornisce alle persone e alle organizzazioni interessate i risultati dell'attività di sorveglianza sulla sicurezza;
 - 3) si fonda su verifiche e ispezioni, tra cui ispezioni a terra e ispezioni a sorpresa;
 - 4) fornisce all'autorità competente gli elementi probanti necessari nel caso in cui siano richieste azioni aggiuntive, compresi i provvedimenti di cui ai paragrafi ARA.GEN.350 e ARA.GEN.355.
- c) Il campo di applicazione della sorveglianza di cui alle lettere a) e b) tiene conto dei risultati delle passate attività di sorveglianza e delle priorità di sicurezza.
- d) Fatte salve le competenze degli Stati membri e i loro obblighi come definiti alla sezione ARA.RAMP, il campo di applicazione della sorveglianza sulle attività svolte nel territorio di uno Stato membro da persone o organizzazioni stabilite o residenti in un altro Stato membro è determinato sulla base delle priorità di sicurezza, nonché delle attività di sorveglianza passate.
- e) Nel caso in cui l'attività di una persona o di un'organizzazione coinvolga più di uno Stato membro o l'Agenzia, l'autorità competente responsabile della sorveglianza di cui alla lettera a) può accettare di far svolgere tali compiti di sorveglianza dall'autorità o dalle autorità competenti dello Stato membro o degli Stati membri dove viene svolta l'attività o dall'Agenzia. Ogni persona o organizzazione soggetta a tale accordo è informata dell'esistenza dello stesso e del suo campo di applicazione.
- f) L'autorità competente deve raccogliere ed elaborare tutte le informazioni ritenute utili per la sorveglianza, incluse quelle per le ispezioni a terra e a sorpresa.

▼ M1**ARA.GEN.305 Programma di sorveglianza**

- a) L'autorità competente stabilisce e mantiene un programma di sorveglianza che includa le attività di sorveglianza richieste dal paragrafo ARA.GEN.300 e dalla sezione ARO.RAMP.
- b) Per le organizzazioni certificate dall'autorità competente e i titolari dei certificati di qualificazione FSTD, il programma di sorveglianza è sviluppato tenendo conto della natura specifica dell'organizzazione, della complessità delle sue attività e dei risultati delle attività di certificazione e/o di sorveglianza passate, nonché si basa sulla valutazione dei rischi associati. Tale programma comprende all'interno di ciascun ciclo di pianificazione della sorveglianza:
 - 1) audit e ispezioni, incluse le ispezioni a terra e le ispezioni a sorpresa, ove opportuno;
 - 2) riunioni convocate tra il dirigente responsabile e l'autorità competente per assicurare che entrambi siano informati in merito a questioni significative.
- c) Per le organizzazioni certificate dall'autorità competente e i titolari di certificati di qualificazione FSTD è applicato un ciclo di pianificazione della sorveglianza che non ecceda i 24 mesi.

Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere ridotto se si dimostra che si sono abbassati i livelli conseguiti in materia di sicurezza dall'organizzazione o dal titolare del certificato di qualificazione FSTD.

Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere esteso fino a un massimo di 36 mesi nel caso in cui l'autorità competente stabilisca che durante i 24 mesi precedenti:

- 1) l'organizzazione ha dimostrato un'efficace individuazione dei pericoli per la sicurezza aerea e la gestione dei rischi associati;
- 2) l'organizzazione ha costantemente dimostrato ai sensi del paragrafo ORA.GEN.130 di aver pieno controllo su tutte le modifiche;
- 3) non sono stati emessi rilievi di livello 1;
- 4) tutte le azioni correttive sono state attuate entro il periodo temporale accettato o esteso dall'autorità competente in base alla definizione di cui al paragrafo ARA.GEN.350, lettera d), punto 2.

Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere ulteriormente esteso a un massimo di 48 mesi nel caso in cui, in aggiunta ai punti di cui sopra, l'organizzazione avesse stabilito, e l'autorità competente approvato, un'efficace sistema di segnalazione continuo all'autorità competente sul livello conseguito in materia di sicurezza e sul rispetto della regolamentazione da parte dell'organizzazione stessa.

▼ M4

- ca) In deroga alla lettera c), per le organizzazioni che erogano una formazione soltanto per la LAPL, SPL o PPL, BPL e abilitazioni e certificati associati, viene applicato un ciclo di pianificazione della sorveglianza non superiore a 48 mesi. Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere ridotto se è provato che le prestazioni in materia di sicurezza del titolare dell'organizzazione sono diminuite.

Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere prorogato fino a un massimo di 72 mesi nel caso in cui l'autorità competente abbia stabilito che, durante i 48 mesi precedenti:

- 1) l'organizzazione ha dimostrato di saper individuare in modo efficace i pericoli per la sicurezza aerea e la gestione dei rischi associati, come dimostrato dai risultati della revisione annuale in conformità alla norma ORA.GEN. 200, lettera c);
- 2) l'organizzazione ha costantemente mantenuto il controllo su tutte le modifiche in conformità alla norma ORA.GEN. 130, come dimostrato dai risultati della revisione annuale in conformità al paragrafo ORA.GEN. 200, lettera c);
- 3) non sono stati emessi rilievi di livello 1; e
- 4) tutte le azioni correttive sono state attuate entro il termine accettato o prorogato dall'autorità competente in base alla definizione di cui alla norma ARA.GEN.350, lettera d), punto 2

▼ M1

- d) Per le persone titolari di una licenza, di un certificato, di un'abilitazione o di un attestato rilasciato dall'autorità competente, il programma di sorveglianza include ispezioni, anche a sorpresa, ove opportuno.

▼ **M1**

- e) Il programma di sorveglianza comprende la registrazione delle date in cui devono essere svolti gli audit, le ispezioni e le riunioni e quando tali audit, ispezioni e riunioni sono stati svolti.

ARA.GEN.310 Procedura per la certificazione iniziale — Organizzazioni

- a) Al ricevimento di una richiesta per il rilascio iniziale di un certificato per un'organizzazione, l'autorità competente verifica che l'organizzazione rispetti i requisiti applicabili.
- b) Se soddisfatta della conformità dell'organizzazione ai requisiti applicabili, l'autorità competente rilascia il certificato o i certificati, come stabilito nelle appendici III e IV di questa parte. Il certificato o i certificati sono rilasciati per una durata illimitata. I privilegi e il campo di applicazione delle attività che l'organizzazione è autorizzata a condurre sono specificati nei termini di approvazione allegati al certificato o ai certificati.
- c) Al fine di permettere a un'organizzazione di dare attuazione alle modifiche senza l'approvazione preventiva dell'autorità competente in conformità al paragrafo ORA.GEN.130, l'autorità competente deve approvare la procedura proposta dall'organizzazione, che definisce il campo di applicazione di tali modifiche e descrive il modo in cui tali modifiche verranno gestite e notificate.

ARA.GEN.315 Procedura per il rilascio, il rinnovo, il ripristino o la modifica di licenze, abilitazioni, certificati o attestati — Persone

- a) Al ricevimento di una richiesta per il rilascio, il rinnovo, il ripristino o la modifica di una licenza, abilitazione, certificato o attestato personale e di tutta la documentazione a corredo, l'autorità competente verifica che il richiedente soddisfi i requisiti applicabili.
- b) Se soddisfatta dell'osservanza dei requisiti applicabili da parte del richiedente, l'autorità competente rilascia, rinnova, ripristina o modifica la licenza, il certificato, l'abilitazione o l'attestato.

ARA.GEN.330 Modifiche — Organizzazioni

- a) Al momento della ricezione di una richiesta per una modifica che necessita un'approvazione preliminare, l'autorità competente verifica che l'organizzazione sia conforme ai requisiti applicabili prima di rilasciare l'approvazione.

L'autorità competente decide a quali condizioni l'organizzazione può operare durante la modifica, a meno che l'autorità competente stabilisca che il certificato dell'organizzazione debba essere sospeso.

Se soddisfatta della conformità dell'organizzazione ai requisiti applicabili, l'autorità competente approva la modifica.

- b) Fatti salvi i possibili provvedimenti attuativi aggiuntivi, nel caso in cui l'organizzazione applichi modifiche che necessitano un'approvazione preventiva senza averla ricevuta dall'autorità competente come definito alla lettera a), l'autorità competente sospende, limita o revoca il certificato dell'organizzazione.
- c) Per le modifiche che non richiedono approvazione preventiva, l'autorità competente valuta le informazioni fornite nella notifica inoltrata dall'organizzazione in conformità al paragrafo ORA.GEN.130 per verificare la conformità ai requisiti applicabili. In caso di non conformità, l'autorità competente:
 - 1) notifica all'organizzazione la non conformità e chiede ulteriori modifiche;
 - 2) in caso di rilievi di livello 1 o 2, agisce in conformità al paragrafo ARA.GEN.350.

ARA.GEN.350 Rilievi e azioni correttive — Organizzazioni

- a) L'autorità competente per la sorveglianza in conformità al paragrafo ARA.GEN.300, lettera a), dispone di un sistema per analizzare i rilievi in termini di rilevanza ai fini della sicurezza.
- b) L'autorità competente emette un rilievo di livello 1 qualora venga riscontrata una non conformità significativa rispetto ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative, laddove le procedure e i manuali dell'organizzazione o i termini di un'approvazione o di un certificato diminuiscano la sicurezza o mettano in serio pericolo la sicurezza del volo.

Tra i rilievi di livello 1 rientrano:

- 1) il mancato rilascio all'autorità competente dell'approvazione ad accedere alle strutture dell'organizzazione ai sensi del paragrafo ORA.GEN.140 durante il normale orario di lavoro e a seguito di due richieste scritte;

▼ **M1**

- 2) l'ottenimento o il mantenimento della validità del certificato dell'organizzazione per mezzo di falsificazione dei documenti probatori presentati;
 - 3) elementi che dimostrino un uso improprio o fraudolento del certificato dell'organizzazione;
 - 4) l'assenza di un dirigente responsabile.
- c) L'autorità competente emette un rilievo di livello 2 qualora venga riscontrata una non conformità rispetto ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative, laddove le procedure e i manuali dell'organizzazione o i termini di un'approvazione o certificato possano ridurre la sicurezza o mettere a repentaglio la sicurezza del volo.
- d) Nel caso in cui si riscontri un rilievo durante la sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, l'autorità competente, fatta salva ogni azione aggiuntiva richiesta dal regolamento (CE) n. 216/2008 e dalle relative norme attuative, comunica la rilievo all'organizzazione per iscritto e chiede un'azione correttiva al fine di far fronte alla non conformità o alle non conformità individuate. Se del caso, l'autorità competente informa lo Stato nel quale l'aeromobile è registrato.
- 1) In caso di rilievi di livello 1, l'autorità competente agisce immediatamente e in modo adeguato per proibire o limitare le attività e, se opportuno, si adopera per revocare il certificato o l'approvazione specifica o limitarne o sospenderne la validità in tutto o in parte, a seconda dell'entità del rilievo di livello 1, fino a quando non sia stata intrapresa con successo un'azione correttiva da parte dell'organizzazione.
 - 2) In caso di rilievo di livello 2, l'autorità competente:
 - i) concede all'organizzazione un periodo di tempo per attuare un'azione correttiva adeguato alla natura del rilievo, che in ogni caso all'inizio non supera i 3 mesi. Alla fine di questo periodo, e a seconda della natura del rilievo, l'autorità competente può estendere il periodo di 3 mesi a condizione che venga approvato dall'autorità competente un piano di azioni correttive soddisfacente;
 - ii) valuta l'azione correttiva e il piano di attuazione proposti dall'organizzazione e, se la valutazione conclude che sono sufficienti a fronteggiare la non conformità o le non conformità, li accetta.
 - 3) Nel caso in cui un'organizzazione non sottoponga un piano di azioni correttive accettabile, o non esegua le azioni correttive entro il periodo temporale accettato o esteso dall'autorità competente, il rilievo è elevato a rilievo di livello 1 e sono intraprese le azioni indicate alla lettera d), punto 1, di cui sopra.
 - 4) L'autorità competente registra tutti i rilievi individuati o che le sono stati comunicati e, se del caso, i provvedimenti attuativi adottati, nonché tutte le azioni correttive e la data di chiusura delle azioni per i rilievi.
- e) Fatti salvi eventuali provvedimenti attuativi aggiuntivi, nel caso in cui l'autorità di uno Stato membro che agisce conformemente alle disposizioni del paragrafo ARA.GEN.300, lettera d), individui una non conformità con i requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative da parte di un'organizzazione certificata dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, informa detta autorità competente e fornisce un'indicazione del livello del rilievo.

ARA.GEN.355 Rilievi e provvedimenti attuativi — Persone

- a) Nel caso in cui, durante la sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, vengano riscontrate dall'autorità competente responsabile per la sorveglianza ai sensi del paragrafo AR.GEN.300, lettera a), prove che dimostrino una non conformità rispetto ai requisiti applicabili di una persona titolare di una licenza, un certificato, un'abilitazione o un attestato rilasciati in osservanza del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative, l'autorità competente emette un rilievo, lo registra e lo comunica per iscritto al titolare della licenza, del certificato, dell'abilitazione o dell'attestato.

▼ **M1**

- b) Nel caso in cui venga emesso un rilievo, l'autorità competente svolge un'indagine. Se il rilievo è confermato, l'autorità competente:
- 1) limita, sospende o revoca la licenza, il certificato, l'abilitazione o l'attestato a seconda dei casi, laddove è stata individuata una questione di sicurezza;
 - 2) adotta tutti i provvedimenti attuativi aggiuntivi ritenuti necessari per prevenire il perdurare della non conformità.
- c) Se del caso, l'autorità competente informa la persona o l'organizzazione che ha rilasciato il certificato o l'attestato medico.
- d) Fatti salvi eventuali provvedimenti attuativi aggiuntivi, nel caso in cui l'autorità di uno Stato membro che agisce conformemente alle disposizioni del paragrafo AR.GEN.300, lettera d), riscontri prove che dimostrino una non conformità rispetto ai requisiti applicabili di una persona titolare di una licenza, un certificato, un'abilitazione o un attestato rilasciati dall'autorità competente di un altro Stato membro, ne informa detta autorità competente.
- e) Nel caso in cui, durante la sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, vengano riscontrate prove che dimostrino una non conformità rispetto ai requisiti applicabili di una persona soggetta ai requisiti indicati nel regolamento (CE) n. 216/2008 e nelle relative norme attuative e che non sia titolare di una licenza, certificato, abilitazione o attestato rilasciato in conformità a tale regolamento e alle sue norme attuative, l'autorità competente che ha individuato la non conformità adotta tutti i provvedimenti attuativi necessari per prevenire il protrarsi di tale non conformità.

CAPITOLO FCL

REQUISITI SPECIFICI PER IL RILASCIO DELLE LICENZE DELL'EQUIPAGGIO DI VOLO*SEZIONE I**Disposizioni generali***ARA.FCL.120 Tenuta dei registrazioni**

In aggiunta alla documentazione richiesta al paragrafo ARA.GEN.220, lettera a), l'autorità competente include nel suo sistema di tenuta delle registrazioni i risultati degli esami di conoscenza teorica e le valutazioni delle abilità dei piloti.

*SEZIONE II**Licenze, abilitazioni e certificati***ARA.FCL.200 Procedura per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di licenze, abilitazioni o certificati**

- a) Rilascio di licenze e abilitazioni. L'autorità competente deve rilasciare una licenza di pilota e le abilitazioni corrispondenti utilizzando il modulo stabilito all'appendice I di questa parte.
- b) Rilascio dei certificati di istruttore ed esaminatore. L'autorità competente rilascia un certificato di istruttore o esaminatore sotto forma:
 - 1) di annotazione dei corrispondenti privilegi nella licenza di pilota, come stabilito all'appendice I di questa parte; oppure
 - 2) di un documento separato, nella forma e nelle modalità specificate dall'autorità competente.
- c) Annotazione sulla licenza da parte degli esaminatori. Prima di autorizzare espressamente certi esaminatori a rinnovare o ripristinare le abilitazioni o i certificati, l'autorità competente predispone procedure appropriate.

▼ **M4**

- d) Approvazione della licenza da parte degli istruttori. Prima di autorizzare espressamente determinati istruttori a rinnovare un'abilitazione per classe monomotore a pistoncini o TMG, l'autorità competente predispone procedure appropriate.

▼ M1**ARA.FCL.205 Monitoraggio degli esaminatori**

a) L'autorità competente sviluppa un programma di sorveglianza per monitorare la condotta e le prestazioni degli esaminatori, prendendo in considerazione:

- 1) il numero degli esaminatori che ha certificato; e
- 2) il numero degli esaminatori certificati da altre autorità competenti, che esercitano i propri privilegi nel territorio in cui l'autorità competente effettua la sorveglianza.

▼ M3

b) L'autorità competente mantiene un elenco degli esaminatori che ha certificato. L'elenco indica i privilegi degli esaminatori e deve essere pubblicato e mantenuto aggiornato dall'autorità competente.

▼ M1

c) L'autorità competente sviluppa procedure per la nomina degli esaminatori incaricati della conduzione delle prove di abilità.

▼ M3**ARA.FCL.210 Informazioni per gli esaminatori**

- a) L'autorità competente comunica all'Agenzia le procedure amministrative e i requisiti nazionali per la protezione dei dati personali, nonché in materia di responsabilità, assicurazione per gli incidenti e costi applicabili sul suo territorio, che saranno utilizzati dagli esaminatori ai fini dei test di abilitazione, dei controlli di professionalità o delle valutazioni delle competenze di richiedenti per i quali l'autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato all'esaminatore.
- b) Per facilitare la diffusione delle (e l'accesso alle) informazioni ricevute dalle autorità competenti di cui alla lettera a), l'Agenzia pubblica dette informazioni in un formato da essa stabilito.
- c) L'autorità competente può fornire agli esaminatori che ha certificato e agli esaminatori certificati da altre autorità competenti che esercitano i propri privilegi nel loro territorio i criteri di sicurezza da rispettare quando prove di abilità e controlli di professionalità vengono condotte in un aeromobile.

▼ M1**ARA.FCL.215 Periodo di validità**

- a) Al momento del rilascio o del ripristino di un'abilitazione o di un certificato, l'autorità competente o, nel caso di ripristino, l'esaminatore espressamente autorizzato dall'autorità competente estende il periodo di validità fino alla fine del mese corrispondente.
- b) Al momento del rinnovo di un'abilitazione, di un certificato di istruttore o esaminatore, l'autorità competente o un esaminatore espressamente autorizzato dall'autorità competente estende il periodo di validità dell'abilitazione o del certificato fino alla fine del mese corrispondente.
- c) L'autorità competente o un esaminatore espressamente autorizzato a tale scopo dall'autorità competente riporta la data di scadenza sulla licenza o sul certificato.
- d) L'autorità competente può sviluppare procedure per permettere ai titolari di una licenza o di un certificato di esercitare i privilegi per un periodo massimo di 8 settimane dopo il superamento dell'esame o degli esami pertinenti, in attesa dell'approvazione della licenza o del certificato.

ARA.FCL.220 Procedura per la riemissione di una licenza di pilotaggio

a) L'autorità competente procede alla riemissione di una licenza ogniqualvolta sia necessario per ragioni amministrative e:

- 1) a seguito del rilascio iniziale di un'abilitazione; o

▼ M1

- 2) quando viene completato il paragrafo XII della licenza di cui all'appendice I di questa parte e non rimane altro spazio.
- b) Soltanto le abilitazioni e i certificati in corso di validità sono trasferiti nella nuova licenza.

ARA.FCL.250 Limitazione, sospensione o revoca di licenze, abilitazioni e certificati

- a) L'autorità competente limita, sospende o revoca come opportuno una licenza di pilota e le relative abilitazioni o i relativi certificati in conformità al paragrafo ARA.GEN.355, per esempio nei seguenti casi:
- 1) se la licenza di pilota, l'abilitazione o il certificato sono stati ottenuti per mezzo di falsificazione dei documenti probatori presentati;
 - 2) se il giornale di bordo e i registrazioni delle licenze o dei certificati sono stati falsificati;
 - 3) se il titolare della licenza non soddisfa più i requisiti applicabili della parte FCL;
 - 4) se vengono esercitati i privilegi di una licenza, abilitazione o certificato sotto l'effetto di alcol o droghe;
 - 5) in presenza di non conformità ai requisiti operativi applicabili;
 - 6) se è comprovato un uso improprio o fraudolento del certificato; oppure
 - 7) se, in una fase qualsiasi, l'espletamento dei doveri o delle responsabilità dell'esaminatore di volo è stato inaccettabile.
- b) L'autorità competente può anche limitare, sospendere o revocare una licenza, abilitazione o certificato a seguito della richiesta scritta del titolare della licenza o del certificato.
- c) Tutte le prove di abilità, i controlli di professionalità o le valutazioni della competenza condotti durante la sospensione o a seguito della revoca di un certificato di esaminatore non saranno validi.

SEZIONE III**Esami di conoscenza teorica****ARA.FCL.300 Procedure d'esame**

- a) L'autorità competente attua le disposizioni e le procedure necessarie per permettere ai richiedenti di sottoporsi agli esami di conoscenza teorica in conformità ai requisiti applicabili della parte FCL.
- b) Nel caso di ATPL, MPL, licenza di pilota commerciale (CPL) e abilitazioni strumentali, tali procedure devono soddisfare tutti i punti seguenti:
- 1) gli esami devono essere svolti per iscritto o sotto forma computerizzata;
 - 2) le domande di esame sono selezionate a cura dell'autorità competente dalla banca domande centrale europea (ECQB), avvalendosi di un metodo comune che permetta di coprire l'intero programma in ogni materia. L'ECQB è una banca dati di domande a risposta multipla detenuta dall'Agenzia;
 - 3) l'esame in comunicazioni può essere fornito separatamente da quelli nelle altre materie. Un richiedente che abbia preventivamente superato uno o entrambi gli esami sulle comunicazioni VFR o IFR non è riesaminato nelle sezioni corrispondenti.

▼ M1

- c) L'autorità competente informa i richiedenti delle lingue disponibili per gli esami.
- d) L'autorità competente stabilisce procedure opportune per assicurare l'integrità degli esami.
- e) Se l'autorità competente ritiene che il richiedente non si attenga alle procedure d'esame durante lo stesso, ciò è valutato come bocciatura del richiedente nella singola materia o all'esame nel suo insieme.
- f) L'autorità competente vieta ai richiedenti sorpresi a imbrogliare di sottoporsi a qualsiasi altro esame per un periodo di almeno 12 mesi dalla data dell'esame nel quale sono stati scoperti.

CAPITOLO CC***REQUISITI SPECIFICI PER L'EQUIPAGGIO DI CABINA******SEZIONE I******Attestati di equipaggio di cabina*****ARA.CC.100 Procedure per gli attestati di equipaggio di cabina**

- a) L'autorità competente stabilisce procedure per il rilascio, la tenuta delle registrazioni e la sorveglianza degli attestati di equipaggio di cabina in conformità ai paragrafi ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 e ARA.GEN.300.
- b) Gli attestati di equipaggio di cabina sono rilasciati utilizzando il formato e le specifiche stabilite nell'appendice II di questa parte:
 - 1) dall'autorità competente;
 - e/o, previa decisione di uno Stato membro;
 - 2) da un'organizzazione autorizzata al rilascio dall'autorità competente.
- c) L'autorità competente rende pubblici:
 - 1) l'organismo o gli organismi autorizzati all'emissione degli attestati di equipaggio di cabina sul territorio di pertinenza; e
 - 2) l'elenco delle organizzazioni eventualmente autorizzate al rilascio di detti attestati.

ARA.CC.105 Sospensione o revoca degli attestati di equipaggio di cabina

L'autorità competente adotta provvedimenti ai sensi del paragrafo ARA.GEN.355, inclusa la sospensione o la revoca di un attestato di equipaggio di cabina, almeno nei seguenti casi:

- a) in presenza di non conformità con la parte CC o con i requisiti applicabili delle parti ORO e CAT, nel caso in cui sia stata individuata una questione di sicurezza;
- b) se si ottiene o mantiene la validità dell'attestato di equipaggio di cabina mediante falsificazione dei documenti probatori presentati;
- c) se si esercitano i privilegi di un attestato di equipaggio di cabina sotto l'influenza di alcol o droghe;

▼ M1

- d) se è comprovato un uso improprio o fraudolento dell'attestato di equipaggio di cabina.

*SEZIONE II**Organizzazioni che offrono addestramento per l'equipaggio di cabina o che rilasciano attestati di equipaggio di cabina***ARA.CC.200 Approvazione di organizzazioni a fornire addestramento all'equipaggio di cabina o a rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina**

- a) Prima del rilascio a un'organizzazione di addestramento o a un operatore di trasporto aereo commerciale di un'approvazione a fornire addestramento all'equipaggio di cabina, l'autorità competente verifica che:

- 1) la condotta, il programma di studio e i programmi corrispondenti dei corsi di addestramento forniti dall'organizzazione soddisfino i corrispondenti requisiti della parte CC;
- 2) i dispositivi di addestramento utilizzati dall'organizzazione rappresentino realisticamente l'ambiente del compartimento passeggeri del tipo o dei tipi di aeromobile e le caratteristiche tecniche delle apparecchiature che devono essere utilizzati dall'equipaggio di cabina;
- 3) gli addestratori e gli istruttori che conducono le sessioni di addestramento siano sufficientemente esperti e qualificati nella materia su cui verte la loro attività formativa.

- b) Se in uno Stato membro le organizzazioni possono essere autorizzate al rilascio degli attestati di equipaggio di cabina, l'autorità competente concede tali autorizzazioni unicamente a organizzazioni che soddisfano i requisiti di cui alla lettera a). Prima di concedere tale approvazione, l'autorità competente:

- 1) valuta la capacità e la responsabilità dell'organizzazione ai fini dell'espletamento dei corrispondenti compiti;
- 2) assicura che l'organizzazione abbia stabilito procedure documentate per l'esecuzione dei compiti corrispondenti, inclusa la conduzione di esami da parte di personale qualificato a tali fini e privo di conflitti di interesse, nonché per il rilascio di attestati di equipaggio di cabina in conformità ai paragrafi ARA.GEN.315 e ARA.CC. 100, lettera b);
- 3) richiede all'organizzazione di fornire informazioni e la documentazione relativa agli attestati di equipaggio di cabina rilasciati e ai loro titolari, in quanto rilevanti per l'autorità competente per assolvere ai suoi compiti di tenuta delle registrazioni, sorveglianza e attuazione.

CAPITOLO ATO**REQUISITI SPECIFICI PER LE ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATE (ATO)***SEZIONE I**Disposizioni generali***ARA.ATO.105 Programma di sorveglianza**

Il programma di sorveglianza delle ATO include il monitoraggio degli standard del corso, compreso il campionamento dei voli di addestramento con gli studenti, se appropriato all'aeromobile utilizzato.

▼ M1**ARA.ATO.120 Tenuta dei registrazioni**

In aggiunta ai registrazioni richiesti al paragrafo ARA.GEN.220, l'autorità competente comprende nel suo sistema di tenuta delle registrazioni i dettagli dei corsi forniti dall'ATO e, se applicabile, la documentazione inerente agli FSTD utilizzati per l'addestramento.

CAPITOLO FSTD***REQUISITI SPECIFICI PER LA QUALIFICAZIONE DEI DISPOSITIVI DI ADDESTRAMENTO AL VOLO SIMULATO (FSTD)******SEZIONE I******Disposizioni generali*****ARA.FSTD.100 Procedura di valutazione iniziale**

a) Al ricevimento di una richiesta per una qualificazione FSTD, l'autorità competente:

- 1) valuta l'FSTD sottoposto alla valutazione iniziale o all'aggiornamento a fronte della base di qualificazione applicabile;
- 2) valuta l'FSTD negli ambiti che risultano essenziali al completamento dell'addestramento dei membri dell'equipaggio di volo, al processo di verifica e controllo, come opportuno;
- 3) conduce verifiche oggettive, soggettive e prove di funzionalità in conformità alla base di qualificazione e analizza i risultati di tali verifiche per stabilire il manuale delle prove di qualifica (QTG);
- 4) verifica che l'organizzazione che utilizza l'FSTD sia conforme ai requisiti applicabili. Ciò non si applica alla valutazione iniziale dei dispositivi di addestramento strumentale basico (BITD).

b) L'autorità competente approva il QTG solo dopo il completamento della valutazione iniziale dell'FSTD e quando tutte le discrepanze nel QTG sono state risolte in modo soddisfacente per l'autorità competente. Il QTG risultante dalla procedura di valutazione iniziale costituirà la guida base per la prova di qualificazione (MQTG), su cui si fonderanno la qualificazione FSTD e le successive valutazioni periodiche dell'FSTD.

c) Base di qualificazione e condizioni speciali.

- 1) L'autorità competente può stabilire condizioni speciali per la base di qualificazione FSTD quando i requisiti del paragrafo ORA.FSTD.210, lettera a), sono soddisfatti e viene dimostrato che le condizioni speciali garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello stabilito nella specifica di certificazione applicabile.
- 2) Nel caso in cui l'autorità competente, e non l'Agenzia, abbia stabilito condizioni speciali per la base di qualificazione di un FSTD, essa ne dà notifica all'Agenzia senza alcun indugio. La notifica è accompagnata da una descrizione completa delle condizioni speciali stabilite e da una valutazione della sicurezza che dimostri che viene raggiunto un livello di sicurezza equivalente a quello stabilito nella specifica di certificazione applicabile.

▼ M1**ARA.FSTD.110 Rilascio di un certificato di qualificazione FSTD**

- a) Una volta ultimata la valutazione dell'FSTD, e se soddisfatta della rispondenza dell'FSTD alla base di qualificazione applicabile ai sensi del paragrafo ORA.FSTD.210 nonché della conformità dell'organizzazione che ne fruisce ai requisiti applicabili per mantenere la qualificazione dell'FSTD ai sensi del paragrafo ORA.FSTD.100, l'autorità competente rilascia il certificato di qualificazione FSTD per una durata illimitata, utilizzando il modulo stabilito nell'appendice IV di questa parte.

ARA.FSTD.115 Qualificazione FSTD provvisoria

- a) Qualora siano introdotti programmi per nuovi aeromobili, se non risulta possibile la conformità ai requisiti stabiliti in questo capitolo per la qualificazione FSTD, l'autorità competente può rilasciare un livello di qualificazione FSTD provvisoria.
- b) Per i simulatori integrali di volo (FFS), un livello di qualificazione provvisorio è concesso soltanto ai livelli A, B o C.
- c) Questo livello di qualificazione provvisoria è valido fino a quando può essere rilasciato un livello di qualificazione definitivo e, in ogni caso, per un periodo non superiore a tre anni.

ARA.FSTD.120 Mantenimento di una qualificazione FSTD

- a) L'autorità competente monitora costantemente l'organizzazione che utilizza l'FSTD per verificare che:
- 1) la serie completa di verifiche nel MQTG venga condotta nuovamente in maniera progressiva su un periodo di 12 mesi;
 - 2) i risultati delle valutazioni ricorrenti continuino a soddisfare gli standard di qualificazione e siano datati e conservati;
 - 3) venga attuato un sistema di controllo della configurazione per garantire la continua integrità dell'hardware e del software dell'FSTD qualificato.
- b) L'autorità competente conduce valutazioni periodiche degli FSTD in conformità alle procedure descritte al paragrafo ARA.FSTD.100. Queste valutazioni sono effettuate:
- 1) ogni anno, nel caso di un simulatore integrale di volo (FFS), di un dispositivo di addestramento al volo (FTD) o di un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT); l'inizio di ciascun periodo ricorrente di 12 mesi coincide con la data di qualificazione iniziale. La valutazione ricorrente dell'FSTD avviene entro i 60 giorni precedenti alla fine di tale periodo ricorrente di valutazione di 12 mesi;
 - 2) ogni 3 anni, nel caso di un BITD.

ARA.FSTD.130 Modifiche

- a) Al ricevimento di una richiesta di modifica al certificato di qualificazione FSTD, l'autorità competente rispetta gli elementi applicabili dei requisiti della procedura di valutazione iniziale come descritto al paragrafo ARA.FSTD.100, lettere a) e b).
- b) L'autorità competente può completare una valutazione speciale a seguito di modifiche profonde o quando le prestazioni di un FSTD non sembrano essere pari al livello di qualificazione iniziale.
- c) L'autorità competente conduce sempre una valutazione speciale prima di concedere un livello più elevato di qualificazione all'FSTD.

▼ M1**ARA.FSTD.135 Rilievi e azioni correttive — Certificato di qualificazione FSTD**

L'autorità competente limita, sospende o revoca, come opportuno, un certificato di qualificazione FSTD in conformità al paragrafo ARA.GEN.350, per esempio nei casi seguenti:

- a) se il certificato di qualificazione FSTD è stato ottenuto mediante la falsificazione dei documenti probatori presentati;
- b) se l'organizzazione che utilizza l'FSTD non può più dimostrare che tale dispositivo risponde alla rispettiva base di qualificazione;
- c) se l'organizzazione che utilizza l'FSTD non soddisfa più i requisiti applicabili della parte ORA.

ARA.FSTD.140 Tenuta delle registrazioni

Oltre alle registrazioni previste al paragrafo ARA.GEN.220, l'autorità competente mantiene e aggiorna l'elenco degli FSTD qualificati sotto il suo controllo, le date in cui devono essere svolte le valutazioni e quando queste sono state svolte.

CAPITOLO AeMC***REQUISITI SPECIFICI PER I CENTRI AEROMEDICI (AeMC)******SEZIONE I******Disposizioni generali*****ARA.AeMC.110 Procedura di certificazione iniziale**

La procedura di certificazione per un AeMC segue le disposizioni di cui al paragrafo ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Rilievi e azioni correttive — AeMC

Fatto salvo il paragrafo ARA.GEN.350, i rilievi di livello 1 includono, a scopo meramente esemplificativo, quanto segue:

- a) la mancata nomina di un capo del centro aeromedico;
- b) l'inosservanza del segreto medico sulle registrazioni aeromediche;
- c) la mancata presentazione all'autorità competente dei dati medici e statistici per scopi di sorveglianza.

CAPITOLO MED***REQUISITI SPECIFICI PER LA CERTIFICAZIONE AEROMEDICA******SEZIONE I******Disposizioni generali*****ARA.MED.120 Ispettori medici**

L'autorità competente nomina uno o più ispettori medici per svolgere i compiti descritti nella presente sezione. L'ispettore medico deve essere iscritto all'ordine professionale competente, essere laureato in medicina e vantare:

- a) un'esperienza professionale successiva alla laurea in medicina di almeno cinque anni;
- b) conoscenze specifiche ed esperienza in medicina aeronautica;
- c) una formazione specifica nella certificazione medica.

ARA.MED.125 Rinvio all'autorità competente per il rilascio delle licenze

Nel caso in cui un AeMC o un esaminatore aeromedico (AME) rinvi la decisione sull'idoneità di un richiedente all'autorità competente per il rilascio delle licenze:

▼ M1

- a) l'ispettore medico o il personale medico incaricato dall'autorità competente valuta la documentazione medica di cui trattasi e richiede, se necessario, ulteriori documenti, esami e verifiche mediche;
- b) l'ispettore medico determina l'idoneità del richiedente al rilascio di un certificato medico con una o più limitazioni come del caso.

▼ M3**ARA.MED.130 Formato del certificato medico**

Il certificato medico è conforme alle seguenti specifiche:

- a) Contenuto
 - 1) Lo Stato in cui la licenza di pilota è stata rilasciata o richiesta (I)
 - 2) Classe del certificato medico (II)
 - 3) Numero del certificato che inizia con il codice ONU dello Stato in cui la licenza di pilota è stata rilasciata o richiesta, seguito da un codice formato da numeri e/o lettere in numeri arabi e caratteri latini (III)
 - 4) Nome del titolare (IV)
 - 5) Nazionalità del titolare (VI)
 - 6) Data di nascita del titolare: (gg/mm/aaaa) (XIV),
 - 7) Firma del titolare (VII)
 - 8) Limitazioni (XIII)
 - 9) Data di scadenza del certificato medico (IX) per:
 - i) classe 1: operazioni commerciali di trasporto passeggeri a pilotaggio singolo,
 - ii) classe 1: altre operazioni commerciali,
 - iii) classe 2,
 - iv) LAPL
 - 10) Data dell'esame medico
 - 11) Data dell'ultimo elettrocardiogramma
 - 12) Data dell'ultimo audiogramma
 - 13) Data di rilascio e firma dell'AME o dell'ispettore medico che ha rilasciato il certificato. In questo campo può essere aggiunto un GMP se dispone della competenza per rilasciare certificati medici secondo la legge nazionale dello Stato membro in cui viene rilasciato il certificato.
 - 14) Sigillo o timbro (XI)
- b) Materiale: ad eccezione del caso di una LAPL rilasciata da un GMP, la carta o altro materiale utilizzato impedisce o mostra prontamente qualsiasi alterazione o cancellatura. Tutte le registrazioni o cancellazioni sul modulo devono essere chiaramente autorizzate dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- c) Lingua: i certificati sono redatti nella lingua o nelle lingue nazionali e in inglese e nelle altre lingue ritenute opportune dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- d) Tutte le date sul certificato medico sono riportate nel formato gg/mm/aaaa.

▼ M1**ARA.MED.135 Moduli aeromedici**

L'autorità competente utilizza:

- a) un modulo di richiesta di certificato medico;
- b) il modulo di referto medico per i richiedenti di classe 1 e classe 2;
- c) il modulo di referto medico per i richiedenti una licenza di pilota per aeromobili leggeri (LAPL).

▼ M1**ARA.MED.145 Notifica del medico generale (GMP) all'autorità competente**

L'autorità competente stabilisce se del caso un processo di notifica per i medici generici (GMP) al fine di garantire che il GMP sia consapevole dei requisiti medici fissati al paragrafo MED.B.095.

ARA.MED.150 Tenuta delle registrazioni

- a) In aggiunta alle registrazioni richieste al paragrafo ARA.GEN.220, l'autorità competente include nel suo sistema di tenuta dei registrazioni i dettagli degli esami aeromedici e le valutazioni presentate dagli AME, dagli AeMC o dai GMP.
- b) Tutti le registrazioni aeromediche dei titolari delle licenze sono conservati per un periodo minimo di 10 anni dopo la scadenza del loro ultimo certificato medico.
- c) Ai fini delle valutazioni aeromediche e della standardizzazione, le registrazioni aeromediche, previo consenso scritto del richiedente/titolare della licenza, sono messe a disposizione:
 - 1) di un AeMC, AME o GMP al fine di completare una valutazione aeromedica;
 - 2) di un comitato per la valutazione medica, eventualmente istituito dall'autorità competente per il riesame dei casi limite;
 - 3) di specialisti medici interessati al fine di completare una valutazione aeromedica;
 - 4) dell'ispettore medico dell'autorità competente di un altro Stato membro al fine di collaborare nell'attività di sorveglianza;
 - 5) del richiedente/titolare della licenza interessato su richiesta scritta;
 - 6) dell'Agenzia per scopi di standardizzazione, previa cancellazione dei dati personali del richiedente/titolare della licenza.
- d) L'autorità competente può rendere disponibili le registrazioni aeromediche per fini diversi da quelli di cui alla lettera c), ai sensi della direttiva 95/46/CE come recepita nell'ordinamento nazionale.
- e) L'autorità competente mantiene gli elenchi:
 - 1) di tutti gli AME in possesso di un certificato in corso di validità rilasciato dalla stessa autorità;
 - 2) se del caso, di tutti i GMP che svolgono le funzioni di AME entro i confini nazionali.

La lista è divulgata agli altri Stati membri e all'Agenzia su richiesta.

*SEZIONE II**Esaminatori aeromedici (AME)***ARA.MED.200 Procedura per il rilascio, il rinnovo, il ripristino o la modifica di un certificato AME**

- a) La procedura di certificazione per un AME segue le disposizioni di cui al paragrafo ARA.GEN.315. Prima del rilascio del certificato, l'autorità competente deve essere in possesso delle prove che dimostrino che lo studio medico dell'AME è dotato di tutte le apparecchiature per svolgere esami aeromedici all'interno del campo di applicazione del certificato AME richiesto.

▼ M3

- b) Se soddisfatta della rispondenza dell'AME ai criteri applicabili, l'autorità competente rilascia, rinnova o ripristina il certificato AME per un periodo non superiore a 3 anni, utilizzando il modulo riportato nell'appendice VII di questa parte.

▼ M1**ARA.MED.240 Medici generici (GMP) che svolgono le funzioni di esaminatori aeromedici (AME)**

L'autorità competente di uno Stato membro notifica all'Agenzia e alle autorità competenti di altri Stati membri se gli esami aeromedici per la LAPL possono essere svolti entro i confini nazionali dai medici generici (GMP).

▼ M1**ARA.MED.245 Sorveglianza continua di AME e GMP**

Nello sviluppare il programma di sorveglianza continua di cui al paragrafo ARA.GEN.305, l'autorità competente tiene in considerazione il numero di AME e GMP che esercitano i loro privilegi nel territorio in cui l'autorità competente svolge l'attività di sorveglianza.

ARA.MED.250 Limitazione, sospensione o revoca di un certificato di esaminatore aeromedico (AME)

- a) L'autorità competente limita, sospende o revoca un certificato AME nei seguenti casi:
- 1) se l'AME non è più conforme ai requisiti applicabili;
 - 2) se non sono rispettati i criteri per la certificazione o il mantenimento della certificazione;
 - 3) se la tenuta delle registrazioni aeromediche è carente o sono presentati dati o informazioni incorrette;
 - 4) se sono falsificati registrazioni, certificati o documenti medici;
 - 5) se sono occultati fatti inerenti a una richiesta o a un titolare di certificato medico o sono effettuate dichiarazioni o rappresentazioni false o fraudolente all'autorità competente;
 - 6) se non sono corretti i rilievi scaturiti da un audit dello studio dell'AME;
 - 7) su richiesta dell'AME certificato.
- b) Il certificato di un AME è automaticamente revocato in una delle seguenti circostanze:
- 1) revoca a uno studio dell'approvazione all'esercizio della professione medica;
 - 2) cancellazione dall'albo dei medici.

ARA.MED.255 Provvedimenti attuativi

Nel caso in cui vengano riscontrate prove, durante la sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, che dimostrino una non conformità da parte di un AeMC, AME o GMP, l'autorità competente per il rilascio delle licenze riesamina i certificati medici rilasciati da tale AeMC, AME o GMP e potrà invalidarli se necessario per garantire la sicurezza del volo.

*SEZIONE III**Certificazione medica***ARA.MED.315 Esame dei referti medici**

L'autorità competente per il rilascio delle licenze dispone di un procedimento per:

- a) esaminare i referti medici e le valutazioni ricevute dagli AeMC, AME e GMP e per informarli di eventuali incongruenze, errori o inesattezze commessi durante il processo di valutazione; e
- b) assistere gli AME e gli AeMC dietro loro richiesta in merito alla decisione sull'idoneità aeromedica nei casi controversi.

ARA.MED.325 Procedura di riesame

L'autorità competente stabilisce una procedura per la revisione dei casi limite e controversi mediante consulenti medici indipendenti, esperti nel settore della medicina aeronautica, al fine di esprimere osservazioni e pareri sull'idoneità di un richiedente alla certificazione medica.

▼ M4**ARA.MED. 330 Circostanze mediche speciali**

- a) Quando vengono individuate nuove tecnologie mediche, cure mediche o procedure che possono giustificare una valutazione di idoneità di richiedenti che non sarebbero altrimenti conformi ai requisiti, può essere condotta una ricerca per raccogliere elementi di prova relativi all'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

▼M4

- b) Al fine di effettuare la ricerca, un'autorità competente, in cooperazione con almeno un'altra autorità competente, può elaborare e valutare un protocollo di valutazione medica sulla base del quale tali autorità competenti possono rilasciare un determinato numero di certificati medici di pilota con appropriate limitazioni.
- c) AeMC e AME possono rilasciare solo certificati medici in base a un protocollo di ricerca su istruzioni dell'autorità competente.
- d) Il protocollo deve essere concordato tra le autorità competenti interessate e deve includere almeno:
 - 1) una valutazione dei rischi;
 - 2) un esame e una valutazione della letteratura per fornire la prova che il rilascio di un certificato medico basato sul protocollo di ricerca non rischia di compromettere l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza;
 - 3) criteri di selezione dettagliati per i piloti per essere ammessi al protocollo;
 - 4) le limitazioni che saranno specificate sul certificato medico;
 - 5) le procedure di controllo che devono essere applicate dalle autorità competenti interessate;
 - 6) la determinazione dei punti finali per porre fine al protocollo.
- e) Il protocollo deve essere compatibile con i pertinenti principi etici.
- f) L'esercizio dei privilegi da parte dei detentori della licenza con un certificato medico rilasciato sulla base del protocollo è limitato ai voli di aeromobili immatricolati negli Stati membri che partecipano al protocollo di ricerca. Tale restrizione deve figurare sul certificato medico.
- g) Le autorità competenti partecipanti devono:
 - 1) trasmettere all'Agenzia:
 - i) il protocollo di ricerca prima dell'attuazione;
 - ii) i dettagli e le qualifiche del punto di contatto designato di ogni autorità competente partecipante;
 - iii) relazioni documentate di valutazioni periodiche della loro efficacia;
 - 2) trasmettere ad AeMC e AME, nell'ambito di loro competenza, i dettagli del protocollo prima dell'attuazione per loro informazione.

▼ **M4***Appendice I***Licenza d'equipaggio di condotta**

La licenza d'equipaggio di condotta rilasciata da uno Stato membro in conformità alla parte FCL è conforme alle seguenti specifiche.

a) **Contenuto.** Il numero della voce deve essere sempre stampato in associazione al titolo della voce. Le voci da I a XI sono le voci «permanenti» mentre le voci da XII a XIV sono le voci «variabili», che possono essere incluse in una parte separata o rimovibile del modulo principale. Tutte le parti separate o rimovibili devono essere chiaramente individuabili come parti della licenza.

1) Voci permanenti:

- I) stato che ha rilasciato la licenza;
- II) titolo della licenza;
- III) numero di serie della licenza che inizia con il codice ONU dello Stato che ha rilasciato la licenza, seguito da «FCL» e un codice formato da numeri e/o lettere in numeri arabi e caratteri latini;
- IV) nome del titolare (in caratteri latini, anche se la lingua nazionale non è in caratteri latini);
- IV *bis*) data di nascita;
- V) indirizzo del titolare;
- VI) nazionalità del titolare;
- VII) firma del titolare;
- VIII) autorità competente e, se del caso, condizioni per il rilascio della licenza;
- IX) certificazione di validità e approvazione dei privilegi concessi;
- X) firma del funzionario che ha rilasciato la licenza e data del rilascio; e
- XI) sigillo o timbro dell'autorità competente.

2) Voci variabili:

- XII) abilitazioni e certificati: certificati per classe, tipo, istruttore ecc., con le date di scadenza. I privilegi di radiotelefonia (R/T) possono essere riportati sul modulo della licenza o su un certificato separato;
- XIII) Commenti: vale a dire approvazioni speciali relative a limitazioni e approvazioni per privilegi, comprese le approvazioni delle competenze linguistiche e le abilitazioni per gli aeromobili di cui all'allegato II, se utilizzate per il trasporto aereo commerciale; e
- XIV) tutti gli altri dettagli richiesti dall'autorità competente (per esempio, luogo di nascita/luogo di provenienza).

b) **Materiale.** La carta o altro materiale utilizzato impedisce o mostra prontamente qualsiasi alterazione o cancellatura. Tutte le registrazioni o cancellazioni sul modulo saranno chiaramente autorizzate dall'autorità competente.

c) **Lingua.** Le licenze devono essere scritte nella lingua o nelle lingue nazionali e in inglese nonché in tutte le altre lingue ritenute opportune dall'autorità competente.

▼ **M4**

Risguardo del libretto

Nome e logo dell'autorità competente (in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente) UNIONE EUROPEA (solamente in inglese) LICENZA D'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA (in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente) Rilasciata in conformità alla parte FCL La presente licenza è conforme agli standard ICAO, con l'eccezione dei privilegi LAPL ed EIR (in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente) Modulo 141 AESA versione 2	Requisiti Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea Ciascuna pagina ha dimensioni pari a un ottavo di A4
---	--

Pagina 2

I	Lo stato che rilascia la licenza	Requisiti
III	Numero della licenza	Il numero di serie della licenza inizia sempre con il codice ONU dello Stato che ha rilasciato la licenza, seguito da ".FCL."
IV	Cognome e nome del titolare	
IVa	Data di nascita (cfr. le istruzioni)	La data deve essere in formato standard, gg/mm/aaaa integralmente.
XIV	Luogo di nascita	
V	Indirizzo del titolare: Via, città, località, codice postale	
VI	Cittadinanza	
VII	Firma del titolare	
VIII	Autorità competente che rilascia la licenza Ad esempio: Questa CPL(A) è stata rilasciata sulla base di una ATPL rilasciata da (paese terzo)	
X	Firma del funzionario che rilascia la licenza e data del rilascio	
XI	Sigillo o timbro dell'autorità competente che rilascia la licenza	

▼ **M4**

Pagina 3

II	Titolo della licenza, data di rilascio iniziale e codice del paese	Le abbreviazioni utilizzate saranno quelle della parte FCL [ad esempio PPL(H), ATPL(A) ecc.] La data deve essere in formato standard, gg/mm/aaaa integralmente.
IX	Validità: i privilegi della licenza possono essere esercitati soltanto se il titolare possiede un certificato medico valido per il privilegio richiesto. Il titolare della licenza deve portare con sé un documento contenente una foto a fini identificativi.	Non si specifica il documento, ma un passaporto sarebbe sufficiente al di fuori dello stato che ha rilasciato la licenza.
XII	Privilegi di radiotelegrafia: il titolare della presente licenza ha dimostrato di essere idoneo a utilizzare i dispositivi di R/T a bordo dell'aeromobile in (specificare le lingue).	
XIII	Osservazioni: Competenze linguistiche: (lingua(e)/livello/data di validità)	In questo spazio si riportano tutte le informazioni aggiuntive richieste in merito alla licenza e ai privilegi stabiliti da direttive/regolamenti ICAO, CE o UE. Precisare l'approvazione delle competenze linguistiche, il livello e la data di validità. In caso di LAPL: LAPL non rilasciata conformemente agli standard ICAO

Pagine supplementari — Requisiti

Le pagine 1, 2 e 3 della licenza devono essere conformi al formato di cui al modello in questo punto. L'autorità competente include ulteriori personalizzate pagine contenenti tabelle che contengono almeno le seguenti informazioni:

- abilitazioni, certificati, convalide e privilegi,
- date di scadenza delle abilitazioni, privilegi sui certificati di istruttore ed esaminatore,
- date delle prove o dei controlli,
- note e limitazioni (limiti operativi),
- campi per numero e firma sul certificato di istruttore e/o esaminatore, a seconda del caso,
- abbreviazioni.

Queste pagine sono destinate ad essere utilizzate dall'autorità competente o da esaminatori o istruttori espressamente autorizzati.

Le abilitazioni o i certificati rilasciati inizialmente devono essere registrati dall'autorità competente. Il rinnovo o il ripristino di abilitazioni o certificati possono essere registrati dall'autorità competente o da istruttori o esaminatori espressamente autorizzati.

Le limitazioni operative verranno registrate nelle «Note/Limitazioni» a fronte del corrispondente privilegio limitato, per esempio una prova di abilità IR effettuata con copilota, privilegi di istruzione limitati a un tipo di aeromobile.

Le abilitazioni non convalidate possono essere rimosse dalla licenza dall'autorità competente.

▼ **M1***Appendice II DELL'ALLEGATO VI, PARTE ARA***Formato standard AESA per gli attestati di equipaggio di cabina**

Gli attestati di equipaggio di cabina rilasciati in uno Stato membro in conformità alla parte CC devono essere conformi alle seguenti specifiche:

1. ATTESTATO DI EQUIPAGGIO DI CABINA Rilasciato in conformità alla parte CC 2. Numero di riferimento: 3. Stato che rilascia l'attestato: 4. Cognome e nome del titolare: 5. Data e luogo di nascita: 6. Nazionalità: 7. Firma del titolare: 8. Autorità competente: 9. Ente che rilascia l'attestato: <i>sigillo ufficiale, timbro o logo</i> 10. Firma del funzionario che rilascia l'attestato: 11. Data di rilascio: 12. Il titolare può esercitare i privilegi di equipaggio di cabina su aeromobili utilizzati in operazioni di trasporto aereo commerciale solamente se soddisfa i requisiti della parte CC per l'idoneità continua e per le qualificazioni sul tipo di aeromobile in corso di validità. Modulo 142 AESA Edizione 1
--

Istruzioni:

▼ **M3**

- a) L'attestato di equipaggio di cabina comprende tutte le voci specificate nel modulo 142 AESA in conformità alle voci da 1 a 12 elencate e descritte di seguito;
- b) Le dimensioni sono pari a 105mm × 74mm (un ottavo di A4) o a 85mm × 54mm, e il materiale utilizzato impedisce o mostra prontamente qualsiasi alterazione o cancellatura;

▼ **M1**

- c) il documento è stilato in inglese e nelle altre lingue ritenute opportune dall'autorità competente;
- d) il documento è rilasciato dall'autorità competente o da un'organizzazione autorizzata a rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina. In quest'ultimo caso deve essere riportato un riferimento all'approvazione dell'autorità competente dello Stato membro;
- e) l'attestato di equipaggio di cabina viene riconosciuto in tutti gli Stati membri e non è necessario sostituire il documento quando si lavora in un altro Stato membro.

- Voce 1: titolo «ATTESTATO DI EQUIPAGGIO DI CABINA» e riferimento alla parte CC
- Voce 2: il numero di riferimento dell'attestato inizia con il codice ONU dello Stato membro seguito da almeno gli ultimi 2 numeri dell'anno del rilascio e un riferimento/numero individuale secondo un codice stabilito dall'autorità competente (ad esempio, BE-08-xxxx).
- Voce 3: lo Stato membro dove viene rilasciato l'attestato.
- Voce 4: cognome e nome come indicato nel documento d'identità del titolare.

▼ M1

Voci 5 e 6: data, luogo di nascita e nazionalità come indicato nel documento d'identità del titolare.

Voce 7: firma del titolare.

▼ M3

Voce 8: vanno indicati gli estremi identificativi dell'autorità competente dello Stato membro in cui viene rilasciato l'attestato e il nome completo dell'autorità competente, l'indirizzo postale e il sigillo, o timbro o logo ufficiali se del caso.

▼ M4

Voce 9: se l'autorità competente è l'ente che rilascia la licenza, si riporta la dicitura «Autorità competente» e il sigillo, timbro o logo ufficiali. In questo caso, l'autorità competente può stabilire se il suo sigillo, timbro o logo ufficiali devono inoltre essere iscritti alla voce 8.

▼ M1

Voce 10: firma del funzionario che agisce per conto dell'ente che rilascia l'attestato.

Voce 11: la data deve essere indicata in formato standard, vale a dire giorno/mese/anno per esteso (ad esempio 22/02/2008).

Voce 12: la stessa frase in inglese e la sua traduzione completa e precisa nelle altre lingue ritenute opportune dall'autorità competente.

*Appendice III DELL'ALLEGATO VI, PARTE ARA***CERTIFICATO PER LE ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATE (ATO)****Unione europea (*)****Autorità competente****CERTIFICATO DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATA**

[NUMERO/RIFERIMENTO DEL CERTIFICATO]

Ai sensi del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e alle condizioni specificate di seguito, l'[Autorità competente] certifica che

[NOME DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO]

[INDIRIZZO DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO]

è un'organizzazione di addestramento certificata ai sensi della parte ORA, con il privilegio di fornire corsi di addestramento secondo la parte FCL, incluso l'uso di FSTD, come elencato nell'approvazione ai corsi di addestramento allegata.

CONDIZIONI:

Il presente certificato è limitato ai privilegi e al campo di applicazione relativi alla fornitura di corsi di addestramento, incluso l'uso di FSTD, come elencato nell'approvazione dei corsi di addestramento allegata.

Il presente certificato è valido finché l'organizzazione autorizzata rispetta le parti ORA e FCL nonché gli altri regolamenti applicabili.

Ferma restando l'osservanza delle precedenti condizioni, il presente certificato rimane valido a meno che venga ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato.

Data di rilascio:

Firma:

[Autorità competente]

(*) Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea
MODULO 143 AESA Edizione 1 — pagina 1/2



**CERTIFICATO DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATA
APPROVAZIONE CORSI DI ADDESTRAMENTO**

Allegato al certificato ATO numero:

[NUMERO/RIFERIMENTO DEL CERTIFICATO]

[NOME DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO]

ha ottenuto il privilegio di fornire e condurre i seguenti corsi di addestramento di cui alla parte FCL e di utilizzare i seguenti FSTD:

Corso di addestramento	FSTD utilizzati, incluso il codice a lettere ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Come indicato sul certificato di qualificazione.

La presente approvazione dei corsi di addestramento è valida purché:

- a) il certificato ATO non sia ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato; e
- b) tutte le operazioni vengano condotte in conformità alle parti ORA e FCL, nonché agli altri regolamenti applicabili e, se del caso, alle procedure previste nella documentazione dell'organizzazione come richiesto dalla parte ORA.

Data di rilascio:

Firma: [Autorità competente]

Per lo Stato membro/AESA

▼ M1*Appendice IV DELL'ALLEGATO VI, PARTE ARA***CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE DEI DISPOSITIVI DI ADDESTRAMENTO AL VOLO SIMULATO****Introduzione**

Per il certificato di qualificazione FSTD si utilizza il modulo 145 AESA. Tale documento deve contenere la specifica FSTD, incluse tutte le limitazioni e autorizzazioni speciali o approvazioni, se applicabili all'FSTD in questione. Il certificato di qualificazione deve essere scritto in inglese e in tutte le lingue stabilite dall'autorità competente.

Gli FSTD convertibili devono avere un certificato di qualificazione distinto per ciascun tipo di aeromobile. L'installazione di motori ed equipaggiamento diversi su un FSTD non comporta certificati di qualificazione distinti. Tutti i certificati di qualificazione devono avere un numero seriale con il prefisso formato da un codice a lettere, proprio dell'FSTD in questione. Il codice a lettere è specifico per l'autorità competente che rilascia il certificato.



Unione europea (*)
Autorità competente

CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE DEI DISPOSITIVI DI ADDESTRAMENTO AL VOLO SIMULATO

RIFERIMENTO:

Ai sensi del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e alle condizioni specificate di seguito, l'[Autorità competente] certifica che il seguente dispositivo

FSTD [TIPO E CODICE A LETTERE]

situato in [NOME e INDIRIZZO DELL'ORGANIZZAZIONE]

ha soddisfatto i requisiti di qualificazione prescritti nella parte ORA, alle condizioni della specifica FSTD allegata.

Il presente certificato di qualificazione rimane valido fino a quando il dispositivo FSTD e il titolare del certificato di qualificazione soddisfano i requisiti applicabili della parte ORA, a meno che venga ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato.

Data di rilascio:

Firma:

(*) Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea
MODULO 145 AESA Edizione 1 — pagina 1/2



[Autorità competente]

CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE FSTD: [Riferimento]

SPECIFICHE FSTD

- A. Tipo o variante di aeromobile:
 B. Livello di qualificazione dell'FSTD:
 C. Documento di riferimento primario:
 D. Sistema visivo:
 E. Sistema di movimento:
 F. Tipo di motore:
 G. Tipo di strumentazione:
 H. Tipo di ACAS:
 I. Wind shear:
 J. Abilità aggiuntive:
 K. Restrizioni o limitazioni:

L. Informazioni di orientamento per l'addestramento, le prove e i controlli

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(minimo più basso)					
LVTO	RVR	m			
Attività recente					
Addestramento IFR/controllo					/
Abilitazione per tipo					
Controlli di professionalità					
Avvicinamento auto-coupled					
Atterraggio automatico/sistema di guida della corsa di decelerazione (roll-out)					/
ACAS I/II					/
Sistema di allarme wind shear (wind shear warning system)/funzione avvisatore di probabile wind shear					/
WX-radar					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
Capacità ETOPS					
GPS					
Altra fonte					

Data di rilascio:

Firma:

Per lo Stato membro/AESA

MODULO 145 AESA Edizione 1 — pagina 2/2

▼ **M3***Appendice V DELL'ALLEGATO VI, PARTE ARA***CERTIFICATO PER I CENTRI AEROMEDICI (AeMC)****Unione europea ⁽¹⁾****Autorità competente****CERTIFICATO PER I CENTRI AEROMEDICI**

RIFERIMENTO:

Ai sensi del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e alle condizioni specificate di seguito, l'[Autorità competente] certifica che

[NOME DELL'ORGANIZZAZIONE]

[INDIRIZZO DELL'ORGANIZZAZIONE]

è un centro medico certificato secondo la parte ORA con i privilegi e con l'ambito di attività elencati nelle condizioni di approvazione allegate.

CONDIZIONI:

1. il presente certificato è limitato a quanto specificato nella sezione relativa al campo di applicazione dell'approvazione nel manuale dell'organizzazione autorizzata;
2. il presente certificato richiede la conformità alle procedure specificate nella documentazione dell'organizzazione, come richiesto dalla parte ORA;
3. il presente certificato rimane valido fatta salva la conformità ai requisiti della parte ORA a meno che non sia stato ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato.

Data di rilascio Firmato:

⁽¹⁾ Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea.
Modulo 146 AESA Edizione 1

▼ M1

Appendice VI DELL'ALLEGATO VI, PARTE ARA

▼ M3

PAGINA IN BIANCO

▼ C1*Appendice VII DELL'ALLEGATO VI, PARTE ARA***CERTIFICATO PER GLI ESAMINATORI AEROMEDICI (AME)**

Unione europea (*)
Autorità competente

CERTIFICATO DI ESAMINATORE AEROMEDICO

[NUMERO/RIFERIMENTO DEL CERTIFICATO]

Ai sensi del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e alle condizioni specificate di seguito, l'[Autorità competente] certifica che

[NOME DELL'ESAMINATORE AEROMEDICO]

[INDIRIZZO DELL'ESAMINATORE AEROMEDICO]

è un esaminatore aeromedico

CONDIZIONI:

- 1) il presente certificato è limitato ai privilegi specificati nell'allegato al presente certificato di AME;
- 2) il presente certificato richiede la conformità alle norme attuative e alle procedure precisate nella parte MED;
- 3) il presente certificato rimane valido per un periodo di tre anni fino al [xx/yy/zzzz (**)], fatta salva la conformità ai requisiti della parte MED, a meno che venga ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato.

Data di rilascio: xx/yy/zzzz

Firma: [Autorità competente]

(*) Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea.

(**) Data di scadenza: giorno/mese/anno.

**CERTIFICATO DI ESAMINATORE AEROMEDICO**

Allegato al certificato AME numero:

PRIVILEGI E CAMPO DI APPLICAZIONE

[Nome e titolo accademico dell'esaminatore aeromedico] ha ottenuto il privilegio o i privilegi di effettuare esami aeromedici e valutazioni per il rilascio di certificati medici secondo la tabella riportata di seguito e di rilasciare tali certificati medici per:

LAPL	[si/data]
Classe 2	[si/data]
Rinnovo/ripristino classe 1	[si/data]/[no]

Data di rilascio: xx/yy/zzzz

Firma: [autorità competente]

▼ **M1***ALLEGATO VII***REQUISITI DELLE ORGANIZZAZIONI PER IL PERSONALE DI BORDO****[PARTE ORA]**

CAPITOLO GEN

REQUISITI GENERALI*SEZIONE I****Disposizioni generali*****ORA.GEN.105 Autorità competente**

a) Ai fini della presente parte, l'autorità competente che esercita la sorveglianza:

1) sulle organizzazioni soggette a un obbligo di certificazione è:

- i) per le organizzazioni aventi la sede principale in uno Stato membro, l'autorità designata da tale Stato membro;
- ii) per le organizzazioni aventi la sede principale in un paese terzo, l'Agenzia;

2) sugli FSTD è:

i) l'Agenzia per:

— gli FSTD situati al di fuori del territorio degli Stati membri, oppure

— gli FSTD situati nel territorio degli Stati membri e utilizzati da organizzazioni aventi la sede principale in un paese terzo;

ii) per gli FSTD situati nel territorio degli Stati membri e utilizzati da organizzazioni aventi la sede principale in uno Stato membro, l'autorità designata dallo Stato membro in cui ha la sede principale l'organizzazione che lo utilizza o l'Agenzia, se così richiesto dallo Stato membro interessato.

b) Qualora l'FSTD situato all'esterno del territorio degli Stati membri sia utilizzato da un'organizzazione certificata da uno Stato membro, l'Agenzia qualifica questo FSTD in collaborazione con lo Stato membro che ha certificato l'organizzazione che utilizza detto FSTD.

ORA.GEN.115 Richiesta di un certificato di organizzazione

a) La richiesta di un certificato di organizzazione o di una modifica a un certificato esistente deve essere effettuata nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente, tenendo conto dei requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative.

b) I richiedenti un certificato iniziale forniscono all'autorità competente la documentazione che dimostri come soddisferanno i requisiti stabiliti nel regolamento (CE) n. 216/2008 e nelle relative norme attuative. Tale documentazione include una procedura per descrivere come saranno gestite e notificate all'autorità competente le modifiche che non richiedono un'approvazione preliminare.

ORA.GEN.120 Metodi di rispondenza

a) Un'organizzazione può ricorrere a metodi alternativi di rispondenza rispetto a quelli adottati dall'Agenzia per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative.

▼ M1

- b) Qualora un'organizzazione desideri avvalersi di metodi alternativi di rispondenza, prima di applicarli fornisce all'autorità competente una descrizione completa di tali metodi alternativi di rispondenza. La descrizione comprende eventuali revisioni ai manuali o alle procedure che possano essere rilevanti, nonché una valutazione che dimostri l'osservanza del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative.

L'organizzazione può applicare questi metodi alternativi di rispondenza previa approvazione da parte dell'autorità competente e alla ricezione della notifica come stabilito al paragrafo ARA.GEN.120, lettera d).

ORA.GEN.125 Condizioni di approvazione e privilegi di un'organizzazione

Un'organizzazione certificata rispetta il campo di applicazione e i privilegi definiti nelle condizioni di approvazione allegate al certificato dell'organizzazione.

ORA.GEN.130 Modifiche alle organizzazioni

- a) Ogni modifica riguardante:

- 1) il campo di applicazione del certificato o le condizioni di approvazione di un'organizzazione; oppure
- 2) uno degli elementi del sistema di gestione dell'organizzazione come richiesto ai punti ORA.GEN.200, lettera a), punti 1 e 2,

richiedono l'approvazione preliminare da parte dell'autorità competente.

- b) Per ciascuna modifica che richiede un'approvazione preliminare conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative, l'organizzazione deve chiedere e ottenere un'approvazione rilasciata dall'autorità competente. La richiesta deve essere presentata prima dell'effettuazione di ciascuna di tali modifiche, al fine di permettere all'autorità competente di determinare la costante conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative e di modificare, se necessario, il certificato dell'organizzazione e le relative condizioni di approvazione a esso allegate.

L'organizzazione fornisce all'autorità competente tutta la documentazione pertinente.

Le modifiche sono attuate solamente al ricevimento dell'approvazione formale da parte dell'autorità competente in conformità al paragrafo ARA.GEN.330.

L'organizzazione opera alle condizioni previste dall'autorità competente durante tali modifiche, come opportuno.

- c) Tutte le modifiche che non richiedono approvazione preliminare sono gestite e notificate all'autorità competente come definito nella procedura approvata dall'autorità competente in conformità al paragrafo ARA.GEN.310, lettera c).

ORA.GEN.135 Validità continua

- a) Il certificato dell'organizzazione rimane valido a condizione che:

- 1) l'organizzazione resti conforme ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative, tenendo conto delle disposizioni relative al trattamento delle rilievi come specificato al paragrafo ORA.GEN.150;
- 2) venga concesso all'autorità competente l'accesso all'organizzazione come definito al paragrafo ORA.GEN.140 per determinare la costante conformità ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative;
- 3) il certificato non venga ceduto o revocato.

- b) Se il certificato viene ceduto o revocato, deve essere restituito all'autorità competente senza indugio.

▼ M1**ORA.GEN.140 Accesso**

Al fine di determinare la conformità ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative, l'organizzazione consente l'accesso a strutture, aeromobili, registrazioni, dati, procedure o ad altro materiale inerente alle proprie attività soggette a certificazione, a prescindere dal fatto che siano appaltate, a tutte le persone autorizzate:

- a) dall'autorità competente definita al paragrafo ORA.GEN.105; o
- b) dall'autorità operante in osservanza delle disposizioni del paragrafo ARA.GEN.300, lettere d) ed e), o del paragrafo ARA.RAMP.

ORA.GEN.150 Rilievi

Dopo aver ricevuto notifica dei rilievi, l'organizzazione:

- a) identifica le cause che sono alla base della non conformità;
- b) definisce un piano di azioni correttive; e
- c) dimostra l'attuazione di azioni correttive in modo soddisfacente per l'autorità competente entro un periodo concordato con tale autorità come definito al paragrafo ARA.GEN.350, lettera d).

ORA.GEN.155 Reazione immediata a un problema di sicurezza

L'organizzazione attua:

- a) tutte le misure di sicurezza imposte dall'autorità competente conformemente al paragrafo ARA.GEN.135, lettera c); e
- b) tutte le pertinenti informazioni di sicurezza obbligatorie rilasciate dall'Agenzia, incluse le direttive sull'aeronavigabilità.

ORA.GEN.160 Segnalazione di eventi

- a) L'organizzazione segnala all'autorità competente e a ogni altra organizzazione da informare in virtù di obblighi stabiliti dallo Stato dell'operatore, ogni incidente, inconveniente grave ed evento come definito nel regolamento (UE) n. 996/2010 Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e nella direttiva 2003/42/CE Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.

▼ M2

- b) Fatta salva la lettera a), l'organizzazione segnala all'autorità competente e all'organizzazione responsabile per la progettazione dell'aeromobile tutti gli inconvenienti, malfunzionamenti, difetti tecnici, superamenti di limitazioni tecniche, eventi che evidenzino inaccuratezza, incompletezza o ambiguità delle informazioni contenute nei dati d'idoneità operativa stabiliti in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione ⁽³⁾ o altre circostanze irregolari che abbiano o possano aver messo in pericolo la conduzione sicura dell'aeromobile e che non abbiano causato un incidente o un inconveniente grave;

▼ M1

- c) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 996/2010, la direttiva 2003/42/CE, il regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione ⁽⁴⁾ e il regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione ⁽⁵⁾, le segnalazioni di cui alle lettere a) e b) sono effettuate nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente e contengono tutte le informazioni pertinenti in merito alle condizioni di cui l'organizzazione sia a conoscenza.
- d) Le segnalazioni sono effettuate il prima possibile, ma in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui l'organizzazione individua la condizione a cui si riferisce la segnalazione, a meno che ciò sia ostacolato da circostanze eccezionali.

⁽¹⁾ GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35.

⁽²⁾ GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

⁽³⁾ GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3.

⁽⁵⁾ GU L 295 del 14.11.2007, pag. 7.

▼ M1

- e) Se del caso, l'organizzazione produce una segnalazione successiva per fornire i dettagli delle azioni che intende intraprendere per prevenire il verificarsi di simili eventi in futuro, non appena queste azioni siano state individuate. Tale segnalazione deve essere prodotta nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente.

*SEZIONE II**Gestione***ORA.GEN.200 Sistema di gestione**

- a) L'organizzazione stabilisce, attua e mantiene un sistema di gestione, che comprenda:
- 1) linee di autorità e responsabilità ben definite nell'organizzazione, inclusa la responsabilità diretta in termini di sicurezza del dirigente responsabile;
 - 2) una descrizione delle filosofie e dei principi generali dell'organizzazione in merito alla sicurezza, noti come politica in materia di sicurezza;
 - 3) l'individuazione dei pericoli per la sicurezza aerea insiti nelle attività dell'organizzazione, la loro valutazione e la gestione dei rischi associati, incluse le azioni da intraprendere per mitigare il rischio e verificare la loro efficacia;
 - 4) il mantenimento del personale a livelli di formazione e competenza tali da potere svolgere i propri compiti;
 - 5) la documentazione di tutti i processi chiave del sistema di gestione, incluso un processo per mettere al corrente il personale delle rispettive responsabilità e la procedura per modificare tale documentazione;
 - 6) una funzione per monitorare la conformità dell'organizzazione ai requisiti applicabili. Il monitoraggio della conformità deve includere un sistema di rendicontazione delle rilevazioni al dirigente responsabile per garantire l'attuazione efficace delle azioni correttive necessarie; e
 - 7) tutti i requisiti aggiuntivi previsti nei corrispondenti capitoli di questa parte o di altre parti applicabili.
- b) Il sistema di gestione è commisurato alle dimensioni dell'organizzazione e alla natura e alla complessità delle sue attività, tenendo conto dei pericoli e dei rischi associati in merito a tali attività.

▼ M4

- c) In deroga alla lettera a), in un'organizzazione che eroga una formazione soltanto per LAPL, SPL o PPL, BPL e abilitazioni o certificati corrispondenti, la gestione dei rischi di sicurezza e il controllo della conformità di cui ai punti (a) (3) e (a) (6) possono essere effettuati mediante una revisione organizzativa, da eseguire almeno una volta ogni anno civile. L'autorità competente deve essere informata dei risultati di tale riesame dall'organizzazione senza indebito ritardo.

▼ M1**ORA.GEN.205 Attività appaltate**

- a) Le attività appaltate includono tutte le attività del campo di applicazione dell'approvazione dell'organizzazione che vengono svolte da un'altra organizzazione anch'essa certificata per lo svolgimento di tali attività o, qualora non certificata, che lavori sotto l'approvazione dell'organizzazione contraente. L'organizzazione garantisce che, nell'appaltare o acquistare parte delle sue attività, il servizio o prodotto appaltato o acquistato sia conforme ai requisiti applicabili.
- b) Nel caso in cui l'organizzazione certificata affidi in appalto una porzione delle sue attività a un'organizzazione non certificata conformemente a questa parte per lo svolgimento di tali attività, quest'ultima opera con l'approvazione dell'organizzazione contraente. L'organizzazione contraente deve assicurare che l'autorità competente abbia accesso all'organizzazione appaltatrice, al fine di determinare la costante conformità ai requisiti applicabili.

ORA.GEN.210 Requisiti per il personale

- a) L'organizzazione deve nominare un dirigente responsabile dotato della potestà di garantire che tutte le attività possano essere finanziate e svolte conformemente ai requisiti applicabili. Il dirigente responsabile ha il compito di istituire e mantenere un sistema di gestione efficace.

▼ M1

- b) L'organizzazione nomina una persona o un gruppo di persone responsabili di assicurare che l'organizzazione resti conforme ai requisiti applicabili. Tali persone rispondono in ultima istanza al dirigente responsabile.
- c) L'organizzazione dispone di personale qualificato in quantità sufficiente per i compiti e le attività pianificate perché siano svolte in conformità ai requisiti applicabili.
- d) L'organizzazione tiene registrazioni appropriati relativi all'esperienza, alla qualifica e alla formazione, tali da dimostrare la conformità alla precedente lettera c).
- e) L'organizzazione assicura che tutto il personale sia a conoscenza delle regole e delle procedure inerenti all'esercizio dei rispettivi compiti.

ORA.GEN.215 Requisiti per le strutture

L'organizzazione dispone di strutture atte a consentire l'espletamento e la gestione di tutti i compiti e le attività pianificate in conformità ai requisiti applicabili.

ORA.GEN.220 Tenuta delle registrazioni

- a) L'organizzazione stabilisce un sistema per la tenuta delle registrazioni che permetta un'adeguata archiviazione e una tracciabilità affidabile di tutte le attività sviluppate, in particolare per quanto concerne tutti gli elementi indicati al paragrafo ORA.GEN.200.
- b) Il formato delle registrazioni è specificato nelle procedure dell'organizzazione.
- c) Le registrazioni sono conservate in modo tale da assicurare la protezione da deterioramento, alterazione e furto.

CAPITOLO ATO**ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATE****SEZIONE I****Disposizioni generali****ORA.ATO.100 Ambito di applicazione**

Il presente capitolo stabilisce i requisiti per le organizzazioni che forniscono addestramento per le licenze di pilotaggio nonché per le relative abilitazioni e certificati.

ORA.ATO.105 Richiesta

- a) I richiedenti il rilascio di un certificato di organizzazione di addestramento approvata forniscono all'autorità competente:
 - 1) le seguenti informazioni:
 - i) nome e indirizzo dell'organizzazione di addestramento;
 - ii) data prevista di inizio delle attività;
 - iii) dati personali e qualifiche del capo istruttore (HT), degli istruttori di volo, degli istruttori per l'addestramento al volo simulato e dell'istruttore o degli istruttori delle conoscenze teoriche;
 - iv) nome(i) e indirizzo(i) del(gli) aeroporto(i) e/o del(i) sito(i) operativo(i) in cui viene condotto l'addestramento;
 - v) lista degli aeromobili da utilizzare per l'addestramento, incluso il loro gruppo, classe o tipo, registrazione, proprietari e categoria del certificato di aeronavigabilità, ove applicabile;
 - vi) lista dei dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) che l'organizzazione di addestramento intende utilizzare, ove applicabile;

▼ M1

- vii) il tipo di addestramento che l'organizzazione di addestramento desidera fornire e il corrispondente programma di addestramento;
- 2) i manuali operativi e di addestramento.
- b) Organizzazioni di addestramento per i collaudi in volo. In deroga alla lettera a), punto 1, punti iv) e v), le organizzazioni di addestramento che forniscono addestramento per i collaudi in volo dovranno fornire solamente:
 - 1) il(i) nome(i) e indirizzo(i) dei principali aeroporti e/o del(i) sito(i) operativo(i) in cui viene condotto l'addestramento;
 - 2) una lista dei tipi o delle categorie di aeromobili da utilizzare per l'addestramento ai collaudi in volo.
- c) Nel caso di una modifica al certificato, i richiedenti forniscono all'autorità competente le informazioni pertinenti e la documentazione di cui alla lettera a).

ORA.ATO.110 Requisiti per il personale

- a) Deve essere nominato un HT. L'HT deve avere una vasta esperienza come istruttore nelle aree rilevanti per l'addestramento fornito dall'ATO e possedere buone capacità manageriali.
- b) Tra le responsabilità dell'HT si annoverano le seguenti:
 - 1) assicurare che l'addestramento fornito sia conforme alla parte FCL e, in caso di addestramento per collaudi in volo, che siano stati stabiliti i corrispondenti requisiti della parte 21 e il programma di addestramento;
 - 2) assicurare l'integrazione soddisfacente dell'addestramento in volo in un aeromobile o in un dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD) e l'istruzione relativa alla conoscenza teorica;
 - 3) monitorare il progresso dei singoli studenti.
- c) Gli istruttori della conoscenza teorica devono:
 - 1) avere una formazione pratica in aviazione negli ambiti pertinenti ai fini dell'addestramento fornito e aver seguito un corso di addestramento su tecniche di istruzione;
 - 2) avere precedenti esperienze nell'insegnamento delle conoscenze teoriche e una formazione teorica appropriata nella materia in cui insegneranno le conoscenze teoriche.
- d) Gli istruttori di volo e gli istruttori per l'addestramento al volo simulato devono avere le qualifiche richieste dalla parte FCL per il tipo di addestramento che forniscono.

ORA.ATO.120 Tenuta delle registrazioni

I seguenti dati sono conservati per un periodo minimo di 3 anni dal completamento dell'addestramento:

- a) dettagli dell'addestramento a terra, in volo e in volo simulato che viene impartito ai singoli studenti;
- b) relazioni dettagliate e periodiche sullo stato di avanzamento da parte degli istruttori, incluse le valutazioni, e le prove in volo e gli esami a terra periodici volti ad accertare lo stato di avanzamento;
- c) informazioni sulle licenze e corrispondenti abilitazioni e certificati degli studenti, incluse le date di scadenza dei certificati medici e delle abilitazioni.

▼ M1**ORA.ATO.125 Programma di addestramento**

- a) È sviluppato un programma di addestramento per ogni tipo di corso offerto.
- b) Il programma di addestramento è conforme ai requisiti della parte FCL e, nel caso di addestramento per collaudi in volo, ai corrispondenti requisiti della parte 21.

ORA.ATO.130 Manuale di addestramento e manuale operativo

- a) L'ATO istituisce e mantiene un manuale di addestramento e un manuale operativo contenente le informazioni e le istruzioni per permettere al personale di svolgere i rispettivi compiti e per fornire una guida agli studenti su come soddisfare i requisiti del corso.
- b) L'ATO deve rendere disponibile al personale e, se del caso, agli studenti le informazioni contenute nel manuale di addestramento, nel manuale operativo e nella documentazione relativa all'approvazione dell'ATO.
- c) Nel caso di ATO che forniscono addestramento per collaudi in volo, il manuale operativo è conforme ai requisiti del manuale operativo dei collaudi in volo, come previsto nella parte 21.
- d) Il manuale operativo stabilisce regimi di limitazione dei tempi di volo per gli istruttori di volo, incluso il numero massimo di ore di volo, il numero massimo di ore di servizio in volo e il tempo minimo di riposo tra i servizi formativi in conformità alla parte ORA.

ORA.ATO.135 Aeromobile di addestramento e FSTD

- a) L'ATO utilizza una flotta adeguata di aeromobili per l'addestramento o FSTD consoni ai corsi di addestramento forniti.
- b) L'ATO può fornire addestramento negli FSTD soltanto quando dimostra all'autorità competente:
 - 1) la congruità tra le specifiche degli FSTD e il corrispondente programma di addestramento;
 - 2) che gli FSTD utilizzati soddisfano i corrispondenti requisiti della parte FCL;
 - 3) nel caso di simulatori integrali di volo (FFS), che l'FFS rappresenta adeguatamente il tipo di aeromobile in questione;
 - 4) di aver introdotto un sistema per monitorare adeguatamente le modifiche all'FSTD e per permettere che tali modifiche non influenzino l'adeguatezza del programma di addestramento.
- c) Se l'aeromobile utilizzato per le prove di abilità è di un tipo differente rispetto all'FFS utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo deve essere limitato a quello attribuito all'addestratore per le procedure di volo e di navigazione II (FNPT II) per gli aeroplani e all'FNPT II/III per gli elicotteri nel corrispondente programma di addestramento al volo.
- d) Organizzazioni di addestramento ai collaudi in volo. Gli aeromobili utilizzati per l'addestramento ai collaudi in volo sono adeguatamente dotati della strumentazione per le prove di volo, sulla base dello scopo dell'addestramento.

ORA.ATO.140 Aeroporti e siti operativi

Nel fornire addestramento di volo su un aeromobile, l'ATO utilizza aeroporti o siti operativi dotati di strutture e caratteristiche appropriate per consentire l'addestramento alle manovre pertinenti, tenendo conto dell'addestramento fornito e della categoria e del tipo di aeromobile utilizzato.

▼ **M2****ORA.ATO.145 Condizioni preliminari per l'addestramento**

- a) L'ATO assicura che gli studenti soddisfino tutte le condizioni preliminari per l'addestramento indicati nella parte medica e nella parte FCL e, se applicabile, come definito nella parte obbligatoria dei dati d'idoneità operativa stabiliti in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012.
- b) Nel caso di ATO che forniscono addestramento per collaudi in volo, gli studenti soddisfano tutte le condizioni preliminari per l'addestramento stabilite in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012

▼ **M1****ORA.ATO.150 Addestramento in paesi terzi**

Se l'ATO è autorizzata a fornire addestramento per l'abilitazione strumentale (IR) in paesi terzi:

- a) il programma di addestramento comprende voli di familiarizzazione in uno degli Stati membri prima di sottoporsi alla prova di abilità IR; e
- b) la prova di abilità IR è tenuta in uno degli Stati membri.

*SEZIONE II****Requisiti aggiuntivi per le ATO che forniscono addestramento per le licenze CPL, MPL e ATPL e le abilitazioni e i certificati corrispondenti*****ORA.ATO.210 Requisiti per il personale**

- a) *Capo istruttore (HT)*. Eccetto nel caso delle ATO che forniscono addestramento per collaudi in volo, l'HT deve avere ampia esperienza nell'addestramento come istruttore per le licenze di pilotaggio professionali e per le corrispondenti abilitazioni o certificati.
- b) *Capo istruttore di volo (CFI)*. L'ATO che fornisce istruzione di volo nomina un CFI responsabile della sorveglianza degli istruttori di volo e degli istruttori per l'addestramento al volo simulato e per la standardizzazione di tutte le attività di istruzione al volo e delle attività di istruzione al volo simulato. Il CFI è in possesso della licenza di pilotaggio professionale di livello più elevato e delle corrispondenti abilitazioni inerenti ai corsi di addestramento al volo condotti e detiene un certificato di istruttore con il privilegio dell'insegnamento per almeno uno dei corsi di addestramento forniti.
- c) *Capo degli istruttori di teoria (CTKI)*. L'ATO che impartisce un'istruzione sulle conoscenze teoriche nomina un CTKI responsabile della sorveglianza di tutti gli istruttori della conoscenza teorica e della standardizzazione di tutte le attività di istruzione di conoscenza teorica. Il CTKI deve avere una vasta esperienza come istruttore della conoscenza teorica negli ambiti rilevanti per l'addestramento fornito dall'ATO.

ORA.ATO.225 Programma di addestramento

- a) Il programma di addestramento comprende una suddivisione dell'istruzione di volo e delle conoscenze teoriche, presentata in uno schema diviso per settimane o per fasi, una lista di esercitazioni standard e un sommario del programma di addestramento.
- b) Il contenuto e la sequenza del programma di addestramento sono specificati nel manuale di addestramento.

ORA.ATO.230 Manuale di addestramento e manuale operativo

- a) Il manuale di addestramento riporta per ogni fase dell'addestramento gli standard, gli obiettivi e i traguardi di addestramento che gli studenti devono soddisfare e comprende i seguenti argomenti:

- piano di addestramento,
- briefing ed esercitazioni in volo,
- addestramento al volo in un FSTD, ove applicabile,

▼ M1

— istruzione della conoscenza teorica.

- b) Il manuale operativo fornisce le informazioni pertinenti a gruppi specifici di personale, come gli istruttori di volo, gli istruttori per l'addestramento al volo simulato, gli istruttori della conoscenza teorica, il personale addetto alle operazioni e alla manutenzione, e contempla informazioni generali, tecniche, di rotta e relative all'addestramento del personale.

*SEZIONE III****Requisiti aggiuntivi per le ATO che forniscono tipi specifici di addestramento*****Capitolo 1****Formazione a distanza****ORA.ATO.300 Disposizioni generali**

L'ATO può essere autorizzata a condurre programmi modulari utilizzando la formazione a distanza nei seguenti casi:

- a) corsi modulari di conoscenze teoriche;
- b) corsi di conoscenze teoriche aggiuntive per un'abilitazione alla classe o tipo; oppure
- c) corsi di conoscenze teoriche propedeutiche approvate per il primo rilascio di un'abilitazione per tipo per un elicottero plurimotore.

ORA.ATO.305 Addestramento in aula

- a) Un elemento di istruzione in aula deve essere previsto per tutte le materie dei corsi modulari di formazione a distanza.
- b) Il periodo di tempo effettivamente impiegato nell'addestramento in aula non è inferiore al 10 % della durata totale del corso.
- c) A tal fine, ci deve essere disponibilità di aule nella sede principale dell'ATO o altrove in strutture adeguate.

ORA.ATO.310 Istruttori

Tutti gli istruttori devono avere totale familiarità con i requisiti del programma del corso di formazione a distanza.

Capitolo 2**Addestramento a zero ore di volo****ORA.ATO.330 Disposizioni generali**

- a) L'approvazione all'addestramento a zero ore di volo (ZFTT), come specificato nella parte FCL, è concessa soltanto alle ATO che hanno anche i privilegi di condurre operazioni di trasporto aereo commerciale o le ATO che hanno accordi speciali con gli operatori del trasporto aereo commerciale.
- b) L'approvazione allo ZFTT è data soltanto se l'operatore ha almeno 90 giorni di esperienza operativa sul tipo di aeroplano.
- c) Nel caso dello ZFTT fornito da un'ATO avente un accordo specifico con un operatore, i 90 giorni dei requisiti di esperienza operativa non verranno applicati se l'istruttore di abilitazione al tipo [TRI(A)] impiegato nei decolli e atterraggi aggiuntivi, come richiesto nella parte ORO, ha esperienza operativa sul tipo di aeroplani.

▼ M1**ORA.ATO.335 Simulatore integrale di volo**

- a) Il FFS approvato per lo ZFTT deve essere efficiente conformemente ai criteri del sistema di gestione dell'ATO.
- b) Il sistema di movimento e il sistema visivo dell'FSS devono essere pienamente efficienti, in conformità alle specifiche di certificazione applicabili per gli FSTD, come indicato al paragrafo ORA.FSTD.205.

Capitolo 3**Corsi per licenze di pilota ad equipaggio plurimo (MPL)****ORA.ATO.350 Disposizioni generali**

I privilegi di condurre corsi di addestramento integrati MPL e corsi per istruttori MPL sono concessi all'ATO soltanto se essa ha anche il privilegio di condurre operazioni di trasporto aereo commerciale o un accordo specifico con un operatore del trasporto aereo commerciale.

Capitolo 4**Addestramento ai collaudi in volo****ORA.ATO.355 Organizzazioni di addestramento ai collaudi in volo**

- a) L'ATO che è stata autorizzata a fornire addestramento per collaudi in volo per il rilascio di un'abilitazione di pilota collaudatore di categoria 1 o 2 in conformità alla parte FCL può beneficiare di un'estensione dei privilegi che le consente di fornire l'addestramento per altre categorie di collaudi in volo e altre categorie di personale collaudatore, posto che:
 - 1) i requisiti rilevanti della parte 21 siano soddisfatti; e
 - 2) esista un accordo specifico tra l'ATO e l'organizzazione di cui alla parte 21 che assume o intende assumere tale personale.
- b) Le registrazioni relative all'addestramento contemplano le relazioni scritte da parte degli studenti, come richiesto dal programma di addestramento, comprese, ove applicabile, l'elaborazione dei dati e l'analisi dei parametri registrati inerenti al tipo di prove in volo.

CAPITOLO FSTD**REQUISITI PER LE ORGANIZZAZIONI CHE USANO DISPOSITIVI DI ADDESTRAMENTO AL VOLO SIMULATO (FSTD) E PER LA QUALIFICAZIONE FSTD****SEZIONE I*****Requisiti per le organizzazioni che utilizzano FSTD*****ORA.FSTD.100 Disposizioni generali**

- a) Il richiedente un certificato di qualificazione FSTD deve dimostrare all'autorità competente di aver stabilito un sistema di gestione conformemente al paragrafo ORA.GEN.200, sezione II. Queste prove assicurano che il richiedente abbia, direttamente o per mezzo di appalto, la capacità di preservare le prestazioni, le funzioni e altre caratteristiche specificate per il livello di qualificazione FSTD e di controllare l'installazione dell'FSTD.
- b) Se il richiedente è il titolare di un certificato di qualificazione rilasciato in conformità a questa parte, le specifiche FSTD sono precisate:
 - 1) nelle condizioni del certificato ATO; o
 - 2) nel manuale di addestramento, nel caso di un titolare di AOC.

▼ M1**ORA.FSTD.105 Mantenimento della qualificazione FSTD**

- a) Al fine di mantenere la qualificazione dell’FSTD, il titolare di un certificato di qualificazione FSTD conduce progressivamente, su un periodo di 12 mesi, la serie completa di prove contenuta nella guida base per la prova di qualificazione (MQTG) nonché le prove di funzionalità e le verifiche soggettive.
- b) I risultati sono datati, contrassegnati come analizzati e valutati, e conservati in conformità al paragrafo ORA.FSTD.240, al fine di dimostrare che sono mantenuti gli standard dell’FSTD.
- c) È introdotto un sistema di controllo della configurazione per garantire la costante integrità dell’hardware e del software dell’FSTD qualificato.

ORA.FSTD.110 Modifiche

- a) Il titolare di certificato di qualificazione FSTD stabilisce e mantiene un sistema inteso a individuare, valutare e integrare tutte le modifiche importanti nell’FSTD utilizzato, in particolare:
 - 1) tutte le modifiche relative all’aeromobile che sono essenziali per l’addestramento, le verifiche e i controlli, a prescindere dal fatto che siano imposte da una prescrizione di aeronavigabilità; e
 - 2) ogni modifica di un FSTD, inclusi i sistemi di movimento e visivo, se essenziali per l’addestramento, le verifiche e i controlli, come nel caso delle revisioni dei dati.
- b) Le modifiche all’hardware e al software dell’FSTD che influenzano le manovre, le prestazioni e l’uso dei sistemi oppure ogni altra importante modifica al sistema di movimento o al sistema visivo sono valutate per determinare l’impatto sui criteri di qualificazione iniziali. L’organizzazione predispone correzioni per ciascuna prova di convalida interessata. L’organizzazione collauda l’FSTD a fronte dei nuovi criteri.
- c) L’organizzazione informa preventivamente l’autorità competente in merito a ogni modifica importante per determinare se le verifiche effettuate sono soddisfacenti. L’autorità competente deve determinare se sia necessaria una valutazione speciale dell’FSTD prima di ripristinarlo all’addestramento dopo la modifica.

ORA.FSTD.115 Installazioni

- a) Il titolare di un certificato di qualificazione FSTD assicura che:
 - 1) l’FSTD sia posto in un ambiente idoneo che ne consenta un impiego sicuro e affidabile;
 - 2) tutti gli occupanti dell’FSTD e il personale adibito alla manutenzione siano stati informati sulla sicurezza dell’FSTD in modo che siano a conoscenza delle attrezzature e delle procedure di sicurezza dell’FSTD in caso di emergenza; e
 - 3) l’FSTD e le sue installazioni ottemperino alla normativa locale in materia di salute e sicurezza.
- b) Le caratteristiche di sicurezza dell’FSTD, come gli arresti di emergenza e le luci di emergenza, sono controllati almeno una volta all’anno e i controlli sono registrati.

ORA.FSTD.120 Apparecchiature supplementari

Nel caso in cui all’FSTD siano state aggiunte apparecchiature supplementari, anche se non richiesto per la qualificazione, queste devono essere valutate dall’autorità competente per assicurare che non incidano negativamente sulla qualità dell’addestramento.

▼ M1*SEZIONE II***Requisiti per la qualificazione FSTD****ORA.FSTD.200 Richiesta per la qualificazione FSTD**

- a) La richiesta di un certificato di qualificazione FSTD è presentata nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente:
 - 1) nel caso di dispositivi di addestramento strumentale basico (BITD), da parte del produttore di BITD;
 - 2) in tutti gli altri casi, dall'organizzazione che intende utilizzare l'FSTD.
- b) I richiedenti un certificato iniziale forniscono all'autorità competente la documentazione che dimostri come osserveranno i requisiti stabiliti nel presente regolamento. Tale documentazione comprende la procedura stabilita per assicurare la conformità ai paragrafi ORA.GEN.130 e ORA.FSTD.230

ORA.FSTD.205 Specifiche di certificazione per gli FSTD

- a) L'Agenzia rilascia, in conformità all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008, specifiche di certificazione come metodi standard per dimostrare la conformità degli FSTD ai requisiti essenziali di cui all'allegato III del regolamento (CE) n. 216/2008.
- b) Tali specifiche di certificazione sono sufficientemente dettagliate e mirate da indicare ai richiedenti le condizioni per il rilascio delle qualificazioni.

ORA.FSTD.210 Base di qualificazione

- a) La base di qualificazione per il rilascio di un certificato di qualificazione FSTD contempla:
 - 1) le specifiche di certificazione applicabili stabilite dall'Agenzia che sono in vigore alla data della richiesta per la qualificazione iniziale;

▼ M2

- 2) i dati di convalida dell'aeromobile definiti dalla parte obbligatoria dei dati d'idoneità operativa approvati a norma del regolamento (UE) n. 748/2012, ove applicabile; e

▼ M1

- 3) tutte le condizioni speciali indicate dall'autorità competente se le relative specifiche di certificazione non prevedono standard adeguati o appropriati per l'FSTD poiché quest'ultimo ha caratteristiche nuove o differenti rispetto a quelle su cui si basano le specifiche di certificazione applicabili.
- b) La base di qualificazione è applicabile per le qualificazioni future ricorrenti dell'FSTD, salvo nel caso in cui esso sia riclassificato.

ORA.FSTD.225 Durata e validità continua

- a) La qualificazione di un simulatore integrale di volo (FFS), di un dispositivo di addestramento al volo (FTD) o di un addestratore di volo e di navigazione (FNPT) rimane valida purché:
 - 1) l'FSTD e l'organizzazione che lo utilizza rimangano conformi ai requisiti applicabili;
 - 2) venga concesso all'autorità competente l'accesso all'organizzazione come definito al paragrafo ORA.GEN.140 per determinare la costante conformità ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme attuative;
 - 3) il certificato di qualificazione non venga ceduto o revocato.

▼ M1

- b) Il periodo di 12 mesi stabilito al paragrafo ARA.FSTD.120, lettera b), punto 1, può essere prolungato fino a un massimo di 36 mesi, nei seguenti casi:
- 1) se l’FSTD è stato sottoposto a una valutazione iniziale e ad almeno una valutazione ricorrente che ne hanno stabilito la conformità alla base di qualificazione;
 - 2) se il titolare del certificato di qualificazione FSTD ha precedenti soddisfacenti di valutazioni regolamentari dell’FSTD positive nei precedenti 36 mesi;
 - 3) l’autorità competente svolge un audit formale del sistema di monitoraggio della conformità definito al paragrafo ORA.GEN.200, lettera a), punto 6, dell’organizzazione ogni 12 mesi; e
 - 4) una persona incaricata dell’organizzazione con adeguata esperienza analizza i risultati del regolare svolgimento della ripetizione delle prove di qualifica (QTG), conduce le corrispondenti prove di funzionalità e verifiche soggettive ogni 12 mesi e invia una relazione sui risultati all’autorità competente.
- c) Una qualificazione di BITD rimane valida, fatta salva la periodica valutazione della conformità alla base di qualificazione applicabile da parte dell’autorità competente ai sensi del paragrafo ARA.FSTD.120.
- d) Se il certificato di qualificazione FSTD viene ceduto o revocato, deve essere restituito all’autorità competente.

ORA.FSTD.230 Modifiche agli FSTD qualificati

- a) Il titolare di un certificato di qualificazione FSTD informa l’autorità competente in merito a ogni modifica proposta all’FSTD, come ad esempio:
- 1) modifiche importanti;
 - 2) spostamento dell’FSTD;
 - 3) ogni disattivazione dell’FSTD.
- b) Nel caso di un miglioramento del livello di qualificazione FSTD, l’organizzazione presenta domanda all’autorità competente per una valutazione del livello superiore. L’organizzazione svolge tutte le prove di convalida per il livello di qualificazione richiesto. I risultati delle valutazioni precedenti non possono essere utilizzati per convalidare le prestazioni dell’FSTD per il livello superiore.
- c) Se un FSTD viene spostato in una nuova ubicazione, l’organizzazione informa l’autorità competente prima dell’attività pianificata e presenta un programma degli eventi corrispondenti.

Prima che l’FSTD ritorni in servizio nella nuova ubicazione, l’organizzazione deve svolgere almeno un terzo delle prove di convalida, delle prove di funzionalità e delle verifiche soggettive per assicurare che le prestazioni dell’FSTD soddisfino gli standard di qualificazione iniziali. Una copia della documentazione delle prove è conservata insieme ai registrazioni dell’FSTD, in modo che possa essere analizzata dall’autorità competente.

L’autorità competente può svolgere una valutazione dell’FSTD dopo lo spostamento. La valutazione è svolta in conformità alla base di qualificazione iniziale dell’FSTD.

- d) Se un’organizzazione pianifica di togliere un FSTD dallo stato attivo per periodi di tempo prolungati, deve informare l’autorità competente e stabilire controlli adeguati per il periodo nel quale l’FSTD risulta inattivo.

L’organizzazione concorda con l’autorità competente un piano per la disattivazione, l’immagazzinamento e la riattivazione, per permettere che l’FSTD possa essere riportato allo stato attivo e al suo livello di qualificazione d’origine.

▼ M1**ORA.FSTD.235 Trasferibilità di una qualificazione FSTD**

- a) Qualora cambi l'organizzazione che utilizza un FSTD, la nuova organizzazione informa preventivamente l'autorità competente al fine di concordare un piano per il trasferimento dell'FSTD.
- b) L'autorità competente può svolgere una valutazione in conformità alla base di qualificazione di origine dell'FSTD.
- c) Se l'FSTD non è più conforme alla base di qualificazione iniziale, l'organizzazione presenta richiesta di un nuovo certificato di qualificazione FSTD.

ORA.FSTD.240 Tenuta delle registrazioni

Il titolare di una qualificazione FSTD registra:

- a) tutti i documenti che descrivono e dimostrano la base e il livello di qualificazione iniziale dell'FSTD per la durata del ciclo di vita dell'FSTD;
- b) tutti i documenti e le relazioni ricorrenti in merito a ciascun FSTD e alle attività di monitoraggio della conformità per un periodo di almeno 5 anni.

CAPITOLO AeMC***CENTRI AEROMEDICI******SEZIONE I******Disposizioni generali*****ORA.AeMC.105 Campo di applicazione**

Il presente capitolo stabilisce i requisiti aggiuntivi che devono essere soddisfatti da un'organizzazione per ottenere il rilascio o il mantenimento di un'approvazione come centro aeromedico (AeMC) atto a rilasciare certificati medici, inclusi i certificati medici di classe 1 iniziali.

ORA.AeMC.115 Richiesta

I richiedenti un certificato AeMC:

- a) sono conformi al paragrafo MED.C.005; e
- b) oltre alla documentazione per l'approvazione di un'organizzazione prevista al paragrafo ORA.GEN.115, forniscono dettagli dei tirocini o delle collaborazioni negli ospedali o istituti medici designati ai fini di accertamenti medici specialistici.

ORA.AeMC.135 Validità continua

Il certificato AeMC è rilasciato per una durata illimitata. Rimane valido purché il titolare e gli esaminatori aeromedici dell'organizzazione:

- a) siano conformi al paragrafo MED.D.030;
- b) assicurino la loro esperienza continua svolgendo ogni anno un numero adeguato di esami medici di classe 1.

SEZIONE II***Gestione*****ORA.AeMC.200 Sistema di gestione**

L'AeMC stabilisce e mantiene un sistema di gestione che includa le voci trattate al paragrafo OR.GEN.200 e, in aggiunta, i processi:

- a) per la certificazione medica in conformità alla parte MED; e

▼ M1

- b) per assicurare il segreto medico in qualsiasi momento.

ORA.AeMC.210 Requisiti per il personale

- a) L'AeMC:

- 1) dispone di un esaminatore aeromedico (AME) nominato a capo dell'AeMC, con i privilegi di rilasciare i certificati medici di classe 1 e una sufficiente esperienza in medicina aeronautica per esercitare i propri compiti; e
- 2) ha tra gli addetti un numero adeguato di AME pienamente qualificati e altro personale tecnico ed esperti.

- b) Il capo dell'AeMC è responsabile di coordinare la valutazione dei risultati degli esami e di firmare referti, certificati e certificati medici di classe 1 iniziali.

ORA.AeMC.215 Requisiti per le strutture

L'AeMC è dotato di strutture medico-tecniche atte a svolgere gli esami aeromedici necessari per l'esercizio dei privilegi che ricadono nel campo di applicazione dell'approvazione.

ORA.AeMC.220 Tenuta delle registrazioni

Oltre alle registrazioni richieste al paragrafo ORA.GEN.220, l'AeMC:

- a) conserva le registrazioni con i dettagli degli accertamenti medici e delle valutazioni svolte per il rilascio, il rinnovo o il ripristino dei certificati medici e dei loro risultati, per un periodo minimo di 10 anni dopo la data dell'ultimo esame; e
- b) conserva tutte le registrazioni mediche in modo da assicurare che il segreto medico sia rispettato in ogni momento.