

▼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)

▼M12*Articolo 1***Oggetto**

1. Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate per:
 - a) le diverse abilitazioni per le licenze di pilota, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca delle licenze di pilota, i privilegi e le responsabilità dei titolari delle licenze di pilota, nonché le condizioni per la conversione delle licenze nazionali di pilota e di ingegnere di volo esistenti in licenze di pilota;
 - b) la certificazione delle persone che sono responsabili della fornitura di addestramento al volo o di addestramento con simulatori di volo e della valutazione delle capacità dei piloti;
 - c) i diversi certificati medici per i piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca dei certificati medici, i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati medici nonché le condizioni per la conversione dei certificati medici nazionali in certificati medici reciprocamente riconosciuti;
 - d) la certificazione degli esaminatori aeromedici, nonché le condizioni alle quali i medici generalisti possono intervenire a titolo di esaminatori aeromedici;
 - e) l'esame periodico aeromedico dei membri dell'equipaggio di cabina, nonché le qualifiche delle persone che sono responsabili di tale esame;
 - f) 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 degli attestati di equipaggio di cabina;
 - g) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati delle organizzazioni di addestramento dei piloti e dei centri aeromedici impegnati nella qualificazione e nella valutazione aeromedica degli equipaggi dell'aviazione civile;
 - h) i requisiti per la certificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato e per le organizzazioni che operano e utilizzano tali dispositivi;
 - i) i requisiti per il sistema di amministrazione e gestione che devono essere soddisfatti dagli Stati membri, dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («AESA») e dalle organizzazioni in relazione alle norme di cui alle lettere da a) ad h).

▼ M12

2. Gli articoli 11 *ter* e 11 *quater* del presente regolamento, nonché l'allegato IV (parte medica), l'allegato VI (parte ARA), l'allegato VII (parte ORA) e l'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento si applicano alle licenze di pilota per palloni e alianti.

▼ 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;

▼ M11**▼ B**

- 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»;

▼ M11**▼ M1**

- 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;

▼ M11**▼ M7**

- 14) «metodi accettabili di rispondenza (AMC)»: norme non vincolanti adottate dall'Agenzia per illustrare i metodi atti a stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative;

▼ M7

- 15) «metodi alternativi di rispondenza (AltMoC)»: metodi che propongono un'alternativa agli AMC esistenti o quelli che propongono nuovi mezzi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative per i quali l'Agenzia non ha adottato AMC corrispondenti;
- 16) «organizzazione di addestramento autorizzata (ATO)»: un'organizzazione autorizzata ad addestrare piloti sulla base di un'approvazione rilasciata in conformità dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 1, primo comma;
- 17) «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 e 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;
- 18) «specifiche di certificazione (CS)»: norme tecniche adottate dall'Agenzia che riportano i metodi atti a essere utilizzati da un'organizzazione ai fini della certificazione;

▼ M12

- 19) «istruttore di volo (FI)»: un istruttore con i privilegi per fornire addestramento su un aeromobile conformemente all'allegato I (parte FCL), sottoparte J, del presente regolamento, all'allegato III (parte BFCL), sottoparte FI, del regolamento (UE) 2018/395 ⁽¹⁾ o all'allegato III (parte SFCL), sottoparte FI, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 ⁽²⁾;

▼ M7

- 20) «dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD)»: un dispositivo di addestramento dei piloti che sia:
- a) nel caso dei 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 di base (BITD);
- b) nel caso degli 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);
- 21) «qualificazione FSTD»: livello di capacità tecnica di un FSTD come definito nelle specifiche di certificazione relative all'FSTD in questione;
- 22) «sede principale» di un'organizzazione: sede centrale o sede legale dell'organizzazione dove vengono svolti le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo delle attività di cui al presente regolamento;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, del 13 marzo 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 71 del 14.3.2018, pag. 10).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, del 14 dicembre 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 326 del 20.12.2018, pag. 64).

▼ M9

- 22 *bis*) «ARO.RAMP»: il capitolo RAMP nell'allegato II del regolamento sulle operazioni aeree;
- 22 *ter*) «convalidata automaticamente»: l'accettazione, senza formalità, da parte di uno Stato contraente dell'ICAO elencato nell'allegato ICAO, di una licenza d'equipaggio di condotta rilasciata da uno Stato in conformità dell'allegato 1 della convenzione di Chicago;
- 22 *quater*) «allegato ICAO»: un allegato di una licenza d'equipaggio di condotta convalidata automaticamente, rilasciata in conformità dell'allegato 1 della convenzione di Chicago, menzionato alla voce XIII della licenza d'equipaggio di condotta;

▼ M7

- 23) «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, della classe di velivolo o del tipo di elicottero, simulato entro i limiti prescritti, e che tutti i requisiti applicabili sono soddisfatti. Il QTG include sia i dati dell'aeromobile, della classe di velivolo o del tipo di elicottero, sia i dati dell'FSTD utilizzati a sostegno della convalida;
- 24) «organizzazione di addestramento dichiarata (DTO)»: un'organizzazione autorizzata ad addestrare piloti sulla base di una dichiarazione effettuata in conformità dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 1, secondo comma;
- 25) «programma di addestramento della DTO»: un documento elaborato dalla DTO, che descrive in modo dettagliato il corso di addestramento tenuto da tale DTO.

▼ 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****▼ M11****▼ B**

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;
- 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.

▼ M11

6. In deroga al paragrafo 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.

▼ M10

7. Uno Stato membro può autorizzare gli allievi pilota che seguono un corso di addestramento LAPL ad esercitare senza supervisione privilegi limitati prima che abbiano soddisfatto tutti i requisiti necessari per il rilascio di una LAPL alle seguenti condizioni:

▼ M10

- a) la portata dei privilegi è basata 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;
- b) i privilegi sono limitati a:
 - i) la totalità o parte del territorio nazionale dello Stato membro che rilascia l'autorizzazione;
 - ii) l'aeromobile immatricolato nello Stato membro che rilascia l'autorizzazione;
 - iii) velivoli ed elicotteri, se sono aeromobili monomotore a pistoni con una massa al decollo non superiore a 2 000 kg, alianti e palloni liberi;
- c) per l'addestramento effettuato nel quadro dell'autorizzazione, il titolare di tale autorizzazione che chiede il rilascio di una LAPL riceve crediti che sono determinati dallo Stato membro sulla base di una raccomandazione di un'organizzazione di addestramento autorizzata (ATO) o di un'organizzazione di addestramento dichiarata (DTO);
- d) ogni tre anni lo Stato membro presenta alla Commissione e all'Agenzia relazioni periodiche e valutazioni del rischio per la sicurezza;
- e) gli Stati membri monitorano l'utilizzo delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente paragrafo al fine di garantire un livello accettabile di sicurezza aerea e adottano misure adeguate qualora venga riscontrato un aumento del rischio per la sicurezza o qualsiasi altro problema di sicurezza.

▼ M3

8. Fino all' ► **M12** 8 settembre 2021 ◀ 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;
 - 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;

▼ M3

- 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.

▼ M6

- 9. Per le licenze rilasciate prima del 19 agosto 2018 entro il 31 dicembre 2022 gli Stati membri si conformano ai requisiti stabiliti alla lettera a), seconda frase, della norma ARA.FCL.200, modificata dal regolamento (UE) 2018/1065 della Commissione ⁽¹⁾.

▼ M5*Articolo 4 bis***Privilegi PBN nell'ambito dell'abilitazione al volo strumentale**

1. I piloti possono volare in conformità alle procedure di navigazione PBN solo dopo aver ottenuto privilegi PBN quale visto all'abilitazione al volo strumentale («IR»).
2. Un pilota ottiene i privilegi PBN se soddisfa tutti i requisiti seguenti:
 - a) il pilota ha completato con successo un corso di istruzione teorica comprendente la PBN, conformemente alla norma FCL.615 dell'allegato I (parte FCL);
 - b) il pilota ha completato con successo un corso di addestramento al volo comprendente la PBN, conformemente alla norma FCL.615 dell'allegato I (parte FCL);
 - c) il pilota ha completato con successo un test di abilitazione conformemente all'appendice 7 dell'allegato I (parte FCL) oppure un test di abilitazione o i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 dell'allegato I (parte FCL).
3. I requisiti di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), si considerano soddisfatti qualora l'autorità competente ritenga che la competenza acquisita, mediante l'addestramento o la familiarità con le operazioni PBN, sia equivalente alla competenza acquisita grazie ai corsi di cui al paragrafo 2, lettere a) e b) e il pilota dimostri tale competenza, in modo soddisfacente per l'esaminatore, in occasione dei controlli di professionalità o del test di abilitazione di cui al paragrafo 2, lettera c).
4. In seguito al superamento del test di abilitazione o dei controlli di professionalità di cui al paragrafo 2, lettera c), una nota relativa alla valida dimostrazione della competenza nella navigazione BPN viene inserita nel registro del pilota o in un registro equivalente e firmata dall'esaminatore che ha condotto il test o i controlli.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2018/1065 della Commissione, del 27 luglio 2018, recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto riguarda la convalida automatica delle licenze d'equipaggio di condotta dell'Unione e l'addestramento alle operazioni di decollo e atterraggio (GU L 192 del 30.7.2018, pag. 31).

▼ M5

5. I piloti titolari di un'abilitazione IR senza privilegi PBN possono volare solo su rotte ed effettuare solo avvicinamenti che non richiedano privilegi PBN e, entro il 25 agosto 2020, per il rinnovo della loro abilitazione IR non devono essere richiesti elementi PBN; dopo tale data verranno richiesti privilegi PBN per ogni abilitazione IR.

▼ M8*Articolo 4 ter***Addestramento a prevenire la perdita di controllo e a recuperare l'assetto**

1. L'addestramento a prevenire la perdita di controllo e a recuperare l'assetto diventa una componente obbligatoria di un corso di addestramento per il rilascio di una licenza di pilota a equipaggio plurimo (MPL), di un corso di addestramento integrato per piloti di linea di aeromobili [(ATP(A)] di un corso di addestramento per il rilascio di una licenza di pilota commerciale per velivoli [CPL(A)] e dei corsi di addestramento per il rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo per:

- a) velivoli a equipaggio singolo utilizzati in operazioni a equipaggio plurimo;
- b) velivoli complessi a non alte prestazioni a equipaggio singolo;
- c) velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo; oppure
- d) velivoli a equipaggio plurimo;

conformemente all'allegato I (parte FCL).

2. Per i corsi di addestramento di cui al paragrafo 1 che iniziano prima del 20 dicembre 2019 presso un'organizzazione di addestramento approvata (ATO), l'addestramento a prevenire la perdita di controllo e a recuperare l'assetto non è obbligatorio a condizione che:

- a) il corso di addestramento per CPL(A), ATP(A) o MPL sia comunque completato in conformità all'allegato I (parte FCL) e che il test di abilitazione sia completato in conformità alle norme FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) o FCL.415.A (MPL) dell'allegato I (parte FCL) entro e non oltre il 20 dicembre 2021; oppure
- b) il corso di addestramento per l'abilitazione per classe o per tipo per velivoli sia comunque completato in conformità all'allegato I (parte FCL) e il test di abilitazione sia completato in conformità alla norma FCL.725, lettera c), secondo comma, dell'allegato I (parte FCL) del presente regolamento entro e non oltre il 20 dicembre 2021.

Ai fini del paragrafo 1 l'autorità competente, una volta effettuata la propria valutazione e sulla base di una raccomandazione formulata da un'ATO, può attribuire un credito per qualsiasi addestramento a prevenire la perdita di controllo e a recuperare l'assetto completato prima del 20 dicembre 2019 nell'ambito dei requisiti di addestramento nazionali.

▼ M12*Articolo 4 quarter***Misure transitorie per i titolari di un'abilitazione al volo strumentale in rotta**

1. Fino all'8 settembre 2022 compreso, i titolari di un'abilitazione al volo strumentale in rotta («EIR») di cui all'allegato I (parte FCL), norma FCL.825:

- a) sono autorizzati a continuare a esercitare i privilegi della loro EIR;

▼ M16

- b) continuano a essere autorizzati a ricevere il rinnovo o il ripristino della loro EIR conformemente all'allegato I (parte FCL), norma FCL.825, lettera g);
- c) sono autorizzati a ricevere i crediti completi ai fini dei requisiti di addestramento di cui all'allegato I (parte FCL), norma FCL.835, lettera c), punto 2), sottopunti i) e iii), quando richiedono il rilascio di un'abilitazione al volo strumentale di base (BIR) conformemente all'allegato I (parte FCL), norma FCL.835; e
- d) continuano a essere autorizzati a ricevere i crediti completi come stabilito per i titolari di EIR nell'allegato I (parte FCL).

▼ M12

2. A decorrere dall'8 settembre 2021, i corsi di addestramento per una EIR di cui al paragrafo 1, che hanno avuto inizio prima di tale data, possono proseguire e sono considerati come corsi di addestramento per una BIR. Sulla base di una valutazione del richiedente, l'organizzazione di addestramento autorizzata responsabile del corso di addestramento BIR determina quanto addestramento EIR deve essere accreditato ai fini del rilascio della BIR.

3. I richiedenti di una BIR che sono titolari di una EIR o che hanno superato l'esame delle conoscenze teoriche per una EIR conformemente alla norma FCL.825, lettera d), prima dell'8 settembre 2021 ricevono i crediti completi ai fini dei requisiti per l'istruzione e l'esame delle conoscenze teoriche per la BIR.

▼ M16*Articolo 4 quinquies***Misure transitorie per i privilegi di abilitazione al volo strumentale monomotore per elicotteri**

Fatto salvo l'allegato I (parte FCL), norma FCL.630.H, del presente regolamento, si applicano tutte le seguenti disposizioni:

1. le abilitazioni al volo strumentale per elicotteri (IR(H)) rilasciate conformemente all'allegato I (parte FCL) del presente regolamento prima del 30 ottobre 2022 sono considerate IR(H) sia per elicotteri monomotore sia per elicotteri plurimotore e sono rimesse come tali IR(H) in caso di riemissione di una licenza di pilota di elicotteri per ragioni amministrative;
2. ai richiedenti che prima del 30 ottobre 2022 hanno iniziato l'addestramento per una IR(H) per elicotteri monomotore o plurimotore è consentito completare tale addestramento e, in tal caso, è rilasciata loro una IR(H) sia per elicotteri monomotore sia per elicotteri plurimotore.

*Articolo 4 sexies***Misure transitorie per l'addestramento, le prove e i controlli relativi alle operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a equipaggio singolo**

1. Gli Stati membri possono decidere di rilasciare privilegi specifici per effettuare addestramento, test di abilitazione e controlli di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a equipaggio singolo ai richiedenti che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

▼ M16

- a) sono titolari di un certificato di istruttore o di esaminatore, a seconda dei casi, rilasciato conformemente all'allegato I (parte FCL) del presente regolamento, compresi i privilegi di istruttore o di esaminatore, a seconda dei casi, per il pertinente tipo di elicottero;
- b) hanno completato l'addestramento di cui alla norma FCL.735.H della parte FCL;
- c) hanno esperienza in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a un livello accettabile per l'autorità competente di tale Stato membro.

2. I privilegi rilasciati conformemente al paragrafo 1 sono validi fino al 30 ottobre 2025. Per rinnovare i privilegi i richiedenti devono soddisfare i requisiti in materia di esperienza per i privilegi di istruttore ed esaminatore relativi alle operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a equipaggio singolo di cui alla parte FCL.

▼ M11**▼ B***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.

*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.

⁽¹⁾ GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6.

▼ B

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.

▼ M13**▼ B***Articolo 9***Credito per addestramento iniziato precedentemente all'applicazione del presente regolamento****▼ M11**

1. Rispetto al rilascio di licenze a norma della 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 alle JAR pertinenti, ottiene un credito pieno a condizione che l'addestramento e le prove siano stati completati entro e non oltre l'8 aprile 2016 e che la licenza a norma della parte FCL sia rilasciata entro e non oltre il 1° aprile 2020.

▼ B

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.
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****▼M11**

1. A norma dell'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, le organizzazioni sono autorizzate a fornire l'addestramento ai piloti che svolgono attività di volo sugli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139 solo se a tali organizzazioni è stata rilasciata dall'autorità competente un'approvazione attestante che esse soddisfano i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139 e i requisiti di cui all'allegato VII del presente regolamento.

Tuttavia, ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2018/1139, le organizzazioni aventi la sede principale in uno Stato membro sono autorizzate a fornire l'addestramento di cui all'allegato VIII, norma DTO.GEN.110, del presente regolamento senza la suddetta approvazione in un territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, qualora abbiano effettuato una dichiarazione all'autorità competente secondo le modalità di cui alla norma DTO.GEN.115 di detto allegato e, ove ciò sia richiesto ai sensi della norma DTO.GEN.230, lettera c), di tale allegato, qualora l'autorità competente abbia approvato il programma di addestramento.

▼ M11
_____▼ M5

5. Le organizzazioni di addestramento dei piloti garantiscono che, entro il 25 agosto 2020, i corsi di addestramento IR che esse offrono comprendano l'addestramento per l'acquisizione dei privilegi PBN in conformità ai requisiti di cui all'allegato I (parte FCL).

▼ M16

6. Le organizzazioni di addestramento dei piloti che forniscono addestramento per la IR(H) adattano il proprio programma di addestramento affinché sia conforme all'allegato I entro il 30 ottobre 2023.

▼ 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.

▼ M11
_____▼ M1*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.

▼ M11
_____▼ 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.

▼ M11
_____▼ 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.

▼ M11**▼ M1**

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
 - 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.

▼ M1

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;
- 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.

▼ M12*Articolo 11* quarter**Misure transitorie**

Gli Stati membri:

- a) entro e non oltre l'8 aprile 2021, trasferiscono all'AESA tutti i registri relativi alla sorveglianza delle organizzazioni che forniscono addestramento per le licenze di pilota conformemente al regolamento (UE) 2018/395 e al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 e per le quali l'AESA è l'autorità competente conformemente all'articolo 78 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- b) in coordinamento con l'AESA, concludono i processi di certificazione avviati prima dell'8 aprile 2020 e rilasciano i certificati, dopo di che l'AESA si assume tutte le responsabilità in qualità di autorità competente per tali organizzazioni certificate.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

▼ 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.

▼ M11
_____**▼ M12**
_____**▼ M11**
_____**▼ M8**

4. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni del presente regolamento fino al ► **M14** 20 giugno 2022 ◀ ai piloti in possesso di una licenza e del relativo certificato medico rilasciati da un paese terzo che partecipano ad operazioni non commerciali di aeromobili come precisato all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) o ii), del regolamento (UE) n. 2018/1139. Gli Stati membri rendono pubblicamente disponibili tali decisioni.

▼ M11

7. Quando uno Stato membro si avvale dei requisiti di cui ai paragrafi 2 *bis* e 4, lo notifica sia alla Commissione sia 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.

▼ M8

8. In deroga al paragrafo 1, la norma FCL.315.A, la seconda frase della lettera a) della norma FCL.410.A e la lettera c) della norma FCL.725.A dell'allegato I (parte FCL) si applicano a decorrere dal 20 dicembre 2019.

▼ B

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

▼ B*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 e 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**▼ M8**

Ai fini del presente allegato (parte FCL), si applicano le seguenti definizioni:

«Accessibile», un dispositivo che può essere utilizzato:

- dall'organizzazione di addestramento approvata (ATO) con la cui autorizzazione è condotto un corso di addestramento per un'abilitazione per classe o per tipo; oppure
- dall'esaminatore che effettua la valutazione della competenza, il test di abilitazione o i controlli di professionalità ai fini della valutazione, delle prove o dei controlli.

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

▼ B

«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.

▼ M8

«Addestramento a prevenire la perdita di controllo e a recuperare l'assetto del velivolo (UPRT)», l'addestramento che consiste:

- con riferimento all'addestramento a prevenire la perdita di controllo del velivolo: in una combinazione di istruzione teorica e addestramento di volo allo scopo di dotare l'equipaggio di condotta delle competenze necessarie per prevenire la perdita di controllo del velivolo; e
- con riferimento all'addestramento alle manovre di recupero da assetti inusuali: in una combinazione di istruzione teorica e addestramento di volo allo scopo di dotare l'equipaggio di condotta delle competenze necessarie per il recupero dell'assetto del velivolo.

▼ B

«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.

▼ M12

«Dirigibile», aeromobile provvisto di motore, più leggero dell'aria, ad eccezione dei dirigibili ad aria calda, che sono considerati palloni conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione.

▼ M8

«FSTD disponibile», qualsiasi dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD) che è disponibile per l'uso da parte dell'operatore FSTD o del cliente indipendentemente da considerazioni di ordine temporale.

▼ M5

«Operazione angolare», un'operazione di avvicinamento strumentale in cui l'errore/lo scostamento massimo tollerabile dalla rotta pianificata è espresso in termini di deflessione delle lancette sull'indicatore di deviazione della rotta o su uno strumento equivalente nella cabina di pilotaggio.

▼ M11

«Valutazione della competenza», la dimostrazione di capacità, conoscenza e atteggiamento per il rilascio iniziale, il rinnovo o il ripristino di un certificato di istruttore o di esaminatore.

▼ B

«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.

▼ M7

▼ B

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

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

▼ M12

▼ B

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

«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.

▼ M12

«Volo IFR in rotta», la fase di un volo IFR che ha inizio dopo il completamento di una procedura di partenza IFR e si conclude quando ha inizio una procedura di avvicinamento IFR.

▼ B

«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.

▼ B

«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.

▼ M12

«Tempo di volo»:

per velivoli, motoalianti da turismo 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 assicurato al pilone.

▼ B

«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.

«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.

▼ M11

«Effettuato con il solo riferimento agli strumenti», volo durante il quale il pilota controlla l'aeromobile senza alcun riferimento visivo esterno, in condizioni meteorologiche di volo (IMC) strumentale simulate o effettive.

▼ M12

▼ B

«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.

▼ M12

«Volo strumentale con cruscotto ridotto», interpretazione dell'assetto con riferimento all'interpretazione degli strumenti di riserva a seguito della perdita del sistema principale di riferimento di rotta e di assetto.

▼ M5

«Operazione lineare», un'operazione di avvicinamento strumentale in cui l'errore/lo scostamento massimo tollerabile dalla rotta pianificata è espresso in unità di lunghezza, ad esempio miglia nautiche, per la deviazione laterale perpendicolare.

▼ M11

«Attività di linea sotto supervisione (LIFUS)», volo di linea dopo un corso di addestramento per l'abilitazione per tipo a zero ore di volo o volo di linea richiesto da una relazione sui dati di idoneità operativa (OSD).

▼ M5

«LNAV», navigazione laterale (*Lateral Navigation*).

«LPV», prestazioni equivalenti a quelle di un localizzatore con guida verticale (*Localiser Performance with Vertical Guidance*).

▼ M16

«Operazione a equipaggio plurimo», un'operazione che richiede almeno due piloti che sfruttano la cooperazione in equipaggio plurimo in un aeromobile a equipaggio plurimo o singolo.

▼ B

«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.

▼ M16

«Aeromobile a equipaggio plurimo»:

- per velivoli, velivoli certificati per operare con un equipaggio minimo di almeno due piloti;
- per elicotteri, dirigibili e convertiplani, un aeromobile certificato per operare con un equipaggio minimo di almeno due piloti o che deve essere impiegato con almeno due piloti conformemente al regolamento (UE) n. 965/2012.

▼ M11

«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.

«OSD», i dati di idoneità operativa stabiliti in conformità all'allegato I (parte 21), del regolamento (UE) n. 748/2012.

«Altri dispositivi di addestramento (OTD)», ausili di addestramento, diversi dagli FSTD, che forniscono sistemi per l'addestramento laddove la cabina di pilotaggio completa non è necessaria allo scopo.

▼ M5

Navigazione PBN, navigazione a copertura d'area basata su requisiti di prestazione per gli aeromobili che operano lungo una rotta ATS, con una procedura di avvicinamento strumentale o in uno spazio aereo designato.

▼ B

«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.

«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.

▼ M12

«Aliante a motore», aliante dotato di uno o più motori che, a motori inoperativi, ha le caratteristiche di un aliante.

▼ B

«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.

▼ M11

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

▼ B

«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.

▼ M5

«RNP APCH», una specifica PBN utilizzata per le operazioni di avvicinamento strumentale.

«Operazione RNP APCH ai minimi LNAV», un'operazione di avvicinamento strumentale bidimensionale (2D) per la quale la guida laterale si basa sul posizionamento GNSS.

«Operazione RNP APCH ai minimi LNAV/VNAV», un'operazione di avvicinamento strumentale tridimensionale (3D) per la quale la guida laterale si basa sul posizionamento GNSS e la guida verticale è fornita dalla funzione Baro VNAV o dal posizionamento GNSS, compreso lo SBAS (sistema di potenziamento basato su satelliti).

«Operazione RNP APCH ai minimi LPV», un'operazione di avvicinamento strumentale tridimensionale (3D) per la quale sia la guida laterale sia la guida verticale si basano sul posizionamento GNSS, compreso lo SBAS.

«RNP AR APCH», una specifica di navigazione utilizzata per le operazioni di avvicinamento strumentale che richiedono un'approvazione specifica.

▼ B

«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.

▼ M16

«Aeromobile a equipaggio singolo»:

- per velivoli, un aeromobile certificato per essere operato da un pilota;
- per elicotteri, dirigibili e convertiplani, un aeromobile certificato per essere operato da un pilota e che non deve essere impiegato con almeno due piloti conformemente al regolamento (UE) n. 965/2012.

▼ B

«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.

▼ B

«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.

▼ M5

«Operazione di avvicinamento strumentale tridimensionale (3D)», operazione di avvicinamento strumentale che utilizza sia una guida per la navigazione laterale sia una guida per la navigazione verticale.

▼ M12

«Motoalante da turismo (TMG)», una classe specifica di alianti muniti di un motore e di un'elica non retrattili e integralmente installati, se non diversamente specificato a seguito del processo di certificazione conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012. Esso deve essere in grado di decollare e salire di quota sfruttando la potenza del suo motore, secondo il manuale di volo.

▼ M5

«Operazione di avvicinamento strumentale bidimensionale (2D)», operazione di avvicinamento strumentale che utilizza solo una guida per la navigazione laterale.

▼ 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.

▼ M11

«Elenco delle abilitazioni per tipo e delle annotazioni sulla licenza», un elenco pubblicato dall'Agenzia in base alla valutazione OSD, comprendente classi di velivoli e tipi di aeromobili ai fini del rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta.

▼ M5

«VNAV», navigazione verticale (*Vertical Navigation*).

▼ M14

«Operatore di addestramento basato sulle evidenze (EBT)», un'organizzazione che è titolare di un certificato di operatore aereo (AOC) conformemente all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 e ha attuato un programma EBT approvato dall'autorità competente, conformemente alle disposizioni di detto regolamento.

«Valutazione pratica dell'EBT», un metodo atto a valutare le prestazioni, che serve a verificare l'esercizio integrato delle competenze. Viene applicato in ambiente simulato o operativo.

«Programma EBT», un programma di valutazione e addestramento dei piloti conforme all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.231, del regolamento (UE) n. 965/2012.

«Programma misto EBT»Fii, un programma di addestramento e controlli periodici dell'operatore, di cui all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.230, del regolamento (UE) n. 965/2012, una parte del quale è dedicata all'applicazione dell'EBT ma che non sostituisce i controlli di professionalità di cui all'appendice 9 del presente allegato.

▼ M3

FCL.015 Richiesta e rilascio, rinnovo e ripristino di licenze, abilitazioni e certificati

▼ M12

- a) Una richiesta per il rilascio, il rinnovo o il ripristino delle licenze di pilota e delle abilitazioni e dei certificati associati, nonché delle eventuali relative modifiche, deve essere presentata all'autorità competente nella forma e nelle modalità

▼ M12

stabilite da tale autorità. La richiesta deve essere corredata della prova che i richiedenti rispettano i requisiti per il rilascio, il rinnovo o il ripristino della licenza o del certificato, nonché delle abilitazioni o annotazioni associate, stabiliti nel presente allegato (parte FCL) e nell'allegato IV (parte medica).

- b) Se non diversamente specificato nel presente allegato, qualsiasi limitazione o estensione dei privilegi concessi da una licenza, da un'abilitazione o da un certificato deve essere annotata sulla licenza o sul certificato dall'autorità competente.

▼ B

- 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.

▼ M12

- d) Un titolare di licenza deve presentare richieste conformemente alla lettera a) all'autorità competente designata dallo Stato membro nel quale la licenza è stata rilasciata in conformità al presente allegato (parte FCL), all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi.
- e) Il titolare di una licenza rilasciata conformemente al presente allegato (parte FCL) può chiedere all'autorità competente designata da un altro Stato membro un cambiamento dell'autorità competente per tutte le licenze detenute, come specificato nella lettera d).
- f) Per il rilascio di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato il richiedente deve presentare la richiesta entro sei mesi dal superamento del test di abilitazione o della valutazione della competenza.

▼ M14

- g) L'addestramento completato su aeromobili o FSTD conformemente all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 deve essere preso in considerazione ai fini dei requisiti riguardanti l'esperienza e il rinnovo stabiliti nel presente allegato (parte FCL).

▼ 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.

▼ M12

- b) Per poter effettuare il suo primo volo da solista, un allievo pilota deve aver compiuto almeno 16 anni di età.

▼ M3**FCL.025 Esami teorici per il rilascio di licenze e abilitazioni****▼ B**

- a) *Responsabilità dei richiedenti*

▼ M11

- 1) I richiedenti si sottopongono all'intera serie di esami teorici per una licenza o un'abilitazione specifica sotto la responsabilità dell'autorità competente di un medesimo Stato membro.

▼ M7

- 2) I richiedenti si sottopongono a un esame di conoscenza teorica solo quando raccomandati da un'organizzazione di addestramento dichiarata (DTO) o 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.
- 3) La raccomandazione da parte di una DTO o 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, la DTO o l'ATO stabilisce se il richiedente necessita di ulteriore addestramento, sulla base delle necessità del richiedente.

▼ M11b) *Punteggio minimo*

- 1) La sufficienza in un esame teorico è ottenuta dal richiedente con il raggiungimento di almeno il 75 % dei punti assegnati all'esame. Non è utilizzato un sistema di punteggio negativo.
- 2) Salvo diversamente specificato in questa parte, un richiedente ha sostenuto con successo l'esame teorico richiesto per la licenza di pilotaggio o per l'abilitazione se supera tutti gli esami teorici 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.

▼ M14

- 3) I richiedenti un esame teorico per un'ATPL o per il rilascio di una licenza di pilota commerciale (CPL) o di un'abilitazione al volo strumentale (IR), qualora non abbiano superato uno degli esami teorici entro quattro tentativi o non abbiano superato tutti gli esami entro le sei sedute previste o entro il periodo di cui alla lettera b), punto 2), devono sostenere di nuovo tutti gli esami teorici.
- 4) I richiedenti il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL) o di una licenza di pilota privato (PPL), qualora non abbiano superato uno degli esami teorici entro quattro tentativi o non abbiano superato tutti gli esami entro il periodo di cui alla lettera b), punto 2), devono sostenere di nuovo tutti gli esami teorici.

▼ M11

- 5) Prima di ripetere gli esami teorici, i richiedenti devono sottoporsi a ulteriore addestramento presso una DTO o un'ATO. L'entità dell'addestramento necessario viene determinata dalla DTO o dall'ATO, sulla base delle necessità dei richiedenti.

▼ Bc) *Periodo di validità*

- 1) Il superamento degli esami teorici è valido:

▼ M12

- i) per il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri o di una licenza di pilota privato, per un periodo di 24 mesi;
- ii) per il rilascio di una licenza di pilota commerciale o di un'abilitazione al volo strumentale (IR), per un periodo di 36 mesi;
- iii) per il rilascio di un'abilitazione al volo strumentale di base (BIR), per una durata illimitata.

I periodi di cui ai sottopunti i) e ii) decorrono dal giorno in cui i piloti hanno completato con successo l'esame teorico, conformemente alla lettera b), punto 2.

▼ B

- 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.

▼ B

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.

▼ M12

- c) Per il rilascio di una BIR, il richiedente di un test di abilitazione deve anzitutto completare tutti i moduli di addestramento ed essere raccomandato da un'ATO per il test di abilitazione. La documentazione relativa all'addestramento del richiedente deve essere messa a disposizione dell'esaminatore da parte dell'ATO.

▼ B**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.
- 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.

▼ M14

- 4) Tutte le ore di volo effettuate su velivoli o TMG oggetto della decisione di uno Stato membro adottata conformemente all'articolo 2, paragrafo 8, lettera a) o c), del regolamento (UE) 2018/1139 o che rientrano nell'ambito di applicazione dell'allegato I di tale regolamento devono essere pienamente accreditate ai fini del soddisfacimento dei requisiti del tempo di volo di cui alla norma FCL.140.A, lettera a), punto 1), e alla norma FCL.740.A, lettera b), punto 1), punto ii), del presente allegato, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- i) il velivolo o il TMG interessato deve essere della stessa categoria e classe dell'aeromobile della parte FCL rispetto al quale devono essere accreditate le ore di volo;

▼ M14

- ii) nel caso di voli di addestramento con un istruttore, il velivolo o il TMG utilizzato è soggetto a un'autorizzazione di cui alla norma ORA.ATO.135 dell'allegato VII (parte ORA) o alla norma DTO.GEN.240 dell'allegato VIII (parte DTO).

▼ M12b) *Crediti per le conoscenze teoriche*

- 1) I richiedenti che hanno superato l'esame delle conoscenze teoriche per una licenza di pilota di linea devono ricevere crediti ai fini dei requisiti in materia di conoscenze teoriche per la licenza di pilota di aeromobili leggeri, la licenza di pilota privato, la licenza di pilota commerciale e, eccetto nel caso degli elicotteri, la IR e la BIR nella stessa categoria di aeromobili.
- 2) I richiedenti che hanno superato l'esame delle conoscenze teoriche per una licenza di pilota commerciale devono ricevere crediti ai fini dei requisiti in materia di conoscenze teoriche per:
 - i) la licenza di pilota di aeromobili leggeri nella stessa categoria di aeromobili;
 - ii) la licenza di pilota privato nella stessa categoria di aeromobili; e
 - iii) la materia «comunicazioni» della BIR. Tale credito deve comprendere la parte IFR della materia «comunicazioni» solo se tale materia è stata completata conformemente alla norma FCL.310, come applicabile a decorrere dal 20 dicembre 2019.
- 3) I titolari di una IR o i richiedenti che hanno superato l'esame delle conoscenze teoriche IR per una categoria di aeromobili devono ricevere crediti ai fini dei requisiti in materia di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche per:
 - i) la IR in un'altra categoria di aeromobili; e
 - ii) la BIR.
- 4) I titolari di una licenza di pilota devono ricevere crediti ai fini dei requisiti in materia di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche per una licenza in un'altra categoria di aeromobili conformemente all'appendice 1 della presente parte. Tale crediti si applicano anche ai richiedenti di una licenza di pilota che hanno già completato con successo gli esami delle conoscenze teoriche per il rilascio di tale licenza in un'altra categoria di aeromobili, a condizione che l'esame delle conoscenze teoriche rientri nel periodo di validità di cui alla norma FCL.025, lettera c).
- 5) In deroga alla lettera b), punto 3, i titolari di una IR(A) che hanno completato un corso IR(A) modulare basato sulla competenza devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti in materia di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche per una IR in un'altra categoria di aeromobili soltanto se hanno superato anche l'istruzione e l'esame delle conoscenze teoriche per la parte IFR del corso richiesto conformemente alla norma ► **M14** FCL.720.A, lettera a), punto 2), punto ii), lettera A) ◀.

▼ M11**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, in funzione dei privilegi esercitati.

▼ B**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) 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).

▼ M6

- e) Un pilota che intende svolgere attività di volo, al di fuori del territorio dell'Unione, con un aeromobile immatricolato in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la licenza d'equipaggio di condotta, deve portare con sé, in formato cartaceo o elettronico, l'ultima versione dell'allegato ICAO, che comprende un riferimento al numero di registrazione ICAO dell'accordo che riconosce la convalida automatica delle licenze, nonché l'elenco degli Stati che sono parte di tale accordo.

▼ B**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.

▼ M11**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 sulla licenza è annotata la competenza linguistica in inglese o nella lingua utilizzata per le comunicazioni radio durante il volo. L'annotazione deve indicare la lingua, il livello di competenza e la data di validità e deve essere ottenuta conformemente a una procedura stabilita da un'autorità competente. Il livello minimo accettabile di competenza conformemente al presente allegato, appendice 2, è il livello operativo (livello 4).
- b) Il richiedente un'annotazione relativa alla competenza linguistica deve dimostrare, conformemente al presente allegato, appendice 2, quantomeno un livello operativo di competenza linguistica sia nell'uso della fraseologia specialistica sia nel linguaggio comune a un valutatore certificato da un'autorità competente o, a seconda dei casi, a un organismo di verifica delle competenze linguistiche approvato da un'autorità competente. 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 sia in 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.

▼ M11

- c) Tranne nel caso dei piloti che abbiano dimostrato di possedere competenze linguistiche a livello di esperto (livello 6) conformemente all'appendice 2 del presente allegato, l'annotazione relativa alla competenza linguistica deve essere rivalutata:
- 1) ogni quattro anni, se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello operativo (livello 4); o
 - 2) ogni sei anni, se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello avanzato (livello 5).

▼ M12

- d) Requisiti specifici per i titolari di un'abilitazione al volo strumentale (IR). In deroga alle lettere di cui sopra, i titolari di una IR devono aver dimostrato la capacità di utilizzare la lingua inglese a un livello di competenza adeguato quale definito nel presente allegato, appendice 2.
- e) La competenza linguistica e l'utilizzo della lingua inglese per i titolari di IR devono essere dimostrati mediante un metodo di valutazione stabilito dalle autorità competenti.

▼ B

FCL.060 Attività di volo recente

▼ M12

- b) Velivoli, elicotteri, convertiplani e dirigibili. Un pilota non deve utilizzare un aeromobile per il trasporto aereo commerciale o per il trasporto di passeggeri:

▼ M16

- 1) come pilota in comando o copilota, a meno che non abbia svolto, nei 90 giorni precedenti, almeno 3 decolli, avvicinamenti e atterraggi come pilota di 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 operazioni a equipaggio plurimo o singolo, a seconda dei privilegi posseduti dal pilota; e

▼ B

- 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.

▼ B

- 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.

▼ M11

- 2) Un pilota, qualora non soddisfi il requisito di cui al punto 1), deve compiere un volo di addestramento con un istruttore qualificato in conformità della sottoparte J per impartire istruzioni per quel tipo di aeromobile. Il volo di addestramento deve essere effettuato nell'aeromobile o in un FFS dello stesso tipo di aeromobile da utilizzare e deve comprendere almeno i requisiti di cui alla lettera b), punti 1 e 2, prima che il pilota 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.

▼ M12

- b) Età di 65 anni. I titolari di una licenza di pilota che hanno raggiunto l'età di 65 anni non devono operare come pilota di un aeromobile utilizzato per il 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**▼ M12****FCL.100 LAPL — Età minima**

I richiedenti della LAPL per velivoli o elicotteri devono aver compiuto almeno 17 anni di età.

▼ B**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.

▼ M7**FCL.115 LAPL — Corso di addestramento**

- a) I richiedenti una LAPL devono completare un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO.
- b) Il corso deve comprendere l'istruzione teorica e l'addestramento al volo appropriati ai privilegi LAPL richiesti.
- c) L'istruzione teorica e l'addestramento al volo possono essere effettuati presso una DTO o un'ATO diversa da quella in cui i richiedenti hanno iniziato l'attività di addestramento.

▼ M11

- d) Ai fini dell'addestramento per il privilegio per classe su velivolo monomotore a pistoncini marittimo, occorre tenere in considerazione gli elementi di cui all'appendice 9 del presente allegato, sezione B (Requisiti specifici per la categoria velivoli), punto 7) (Abilitazioni per classe — mare).

▼ M12**FCL.120 LAPL — Esame delle conoscenze teoriche**

I richiedenti di una LAPL devono dimostrare un livello di conoscenze teoriche appropriato ai privilegi concessi mediante il superamento di esami nelle materie seguenti:

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

▼B**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)***▼M11****FCL.105.A LAPL(A) — Privilegi e condizioni**

a) Privilegi

I privilegi dei titolari di una LAPL per velivoli consistono nel poter operare come pilota in comando su velivoli monomotore a pistoncini terrestri [SEP (terrestre)] o su velivoli monomotore a pistoncini marittimi [SEP (marittimo)] o su 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 dell'aeromobile.

b) Condizioni

- 1) I titolari di una licenza LAPL(A) possono trasportare passeggeri solo se hanno compiuto 10 ore di volo in qualità di piloti in comando su aeromobili o TMG dopo il rilascio della licenza.
- 2) I titolari di una LAPL(A) che detenevano un'ATPL(A), una MPL(A), una CPL(A) o una PPL(A) sono esentati dai requisiti stabiliti alla lettera b), punto 1).

▼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:

▼ B

- 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.

▼ M12

- b) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, compresi i privilegi per pilotare TMG. I richiedenti di una LAPL(A) titolari di una SPL con i privilegi per pilotare TMG devono aver completato almeno 21 ore di volo su TMG in seguito all'annotazione dei privilegi TMG e devono rispettare i requisiti della norma FCL.135.A, lettera a), sui velivoli.

▼ M7

- 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 dalla DTO o 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 di cui alla lettera a), punto 2.

▼ B**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.

▼ M11

- b) Ai fini dell'estensione dei privilegi a un'altra variante di una classe, il pilota deve sottoporsi a un addestramento sulle differenze o a una familiarizzazione. L'addestramento sulle differenze deve essere iscritto nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.

▼ M12

- c) I richiedenti dell'estensione dei privilegi della LAPL(A) ai TMG che sono anche titolari di una SPL conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, compresi i privilegi per pilotare TMG, devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di cui alla lettera a).

▼ M11**FCL. 140.ALAPL(A) — Requisiti di attività di volo recente**

- a) I titolari di una LAPL(A) possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto se hanno soddisfatto, negli ultimi due anni, in qualità di piloti di velivoli o TMG, una delle seguenti condizioni:
- 1) hanno compiuto almeno 12 ore di tempo di volo in qualità di pilota in comando o volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, comprendenti:
 - 12 decolli e atterraggi;
 - un addestramento di aggiornamento di almeno un'ora di volo totale con un istruttore.
 - 2) hanno superato i controlli di professionalità LAPL(A) con un esaminatore. Il programma dei controlli di professionalità è basato sul test di abilitazione per il rilascio della LAPL(A).
- b) I titolari di una LAPL(A), se detengono sia un privilegio SEP (terrestre) sia un privilegio SEP (marittimo), possono soddisfare i requisiti di cui alla lettera a), punto 1), in ciascuna classe o in una loro combinazione che sia valida per entrambi i privilegi. A tal fine, devono essere stati effettuati in ciascuna classe almeno un'ora del tempo di volo richiesto e 6 dei 12 decolli e atterraggi richiesti.

▼ B*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.

▼ M7

- 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).

▼ M7

L'ammontare del credito viene deciso dalla DTO o 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 di cui alla lettera a), punto 2.

▼ B**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;
 - 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.

▼ M11**FCL.140.H LAPL(H) — Requisiti di attività di volo recente**

I titolari di una LAPL(H) possono esercitare i privilegi della loro licenza su un tipo specifico soltanto se negli ultimi 12 mesi:

- a) hanno accumulato almeno sei ore di tempo di volo su elicotteri di quel tipo in qualità di pilota in comando o volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, inclusi sei decolli, avvicinamenti e atterraggi e un addestramento di aggiornamento di almeno un'ora di tempo di volo totale con un istruttore;
- b) hanno superato dei controlli di professionalità con un esaminatore sul tipo specifico prima di riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza. Il programma dei controlli di professionalità è basato sul test di abilitazione per il rilascio della LAPL(H).

▼ M12

▼ B

SOTTOPARTE C

▼ M12**LICENZA DI PILOTA PRIVATO (PPL)****▼ B**

SEZIONE 1

Requisiti comuni**▼ M12****FCL.200 Età minima**

I richiedenti di una PPL devono aver compiuto almeno 17 anni di età.

▼ B**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.

▼ M7**FCL.210 Corso di addestramento****▼ M12**

- a) I richiedenti di una PPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO.
- b) Il corso deve comprendere le conoscenze teoriche e l'istruzione di volo appropriate ai privilegi della PPL richiesta.

▼ M7

- c) L'istruzione teorica e l'addestramento al volo possono essere effettuati presso una DTO o un'ATO diversa da quella in cui i richiedenti hanno iniziato l'attività di addestramento.

▼ M12**FCL.215 Esame delle conoscenze teoriche**

I richiedenti di una PPL devono dimostrare un livello di conoscenze teoriche appropriato ai privilegi concessi mediante il superamento di esami nelle seguenti materie:

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

▼ B**FCL.235 Test di abilitazione****▼ M14**

- a) I richiedenti una PPL devono dimostrare, mediante il completamento di un test di abilitazione, la capacità di eseguire, in qualità di PIC sulla categoria di aeromobili appropriata, le manovre e le procedure pertinenti con la competenza adeguata ai privilegi concessi.

▼ M12

- b) I richiedenti del test di abilitazione devono avere ricevuto l'istruzione di volo sulla stessa classe o tipo di aeromobile utilizzato per il test di abilitazione.

▼ B

- 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****▼ M11**

- a) I privilegi del titolare di una PPL(A) consistono nell'operare senza retribuzione in qualità di pilota in comando o copilota su velivoli o TMG in voli non commerciali e nell'esercitare tutti i privilegi dei titolari di una LAPL(A).

▼ B

- 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:
- 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.

▼ M7

- 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 addestramento al volo completate in un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO. Tale corso di addestramento deve includere almeno quattro ore di volo come solista sotto supervisione, di cui almeno due ore di volo di navigazione come solista con almeno un volo di navigazione di almeno 270 km (150 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno due aeroporti diversi da quello di partenza.

▼ M12

- c) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, compresi i privilegi per pilotare TMG. I richiedenti di una PPL(A) titolari di una SPL con i privilegi per pilotare TMG devono aver completato:

- 1) almeno 24 ore di volo su TMG in seguito all'annotazione dei privilegi TMG; e

▼ M7

- 2) almeno 15 ore di addestramento al volo su velivoli in un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO, comprendente almeno i requisiti di cui alla lettera a), punto 2).

▼ B

- 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****▼ M11**

- a) I privilegi del titolare di una PPL(H) consistono nell'operare senza retribuzione in qualità di pilota in comando o copilota su elicotteri in voli non commerciali e nell'esercitare tutti i privilegi dei titolari di una LAPL(H).

▼ B

- 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:

▼ B

- 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.

▼ M7

- 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 una DTO o un'ATO. Tale corso di addestramento deve includere almeno cinque ore di addestramento al volo a doppio comando e almeno un volo di navigazione come solista sotto supervisione di almeno 185 km (100 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno due aeroporti diversi da quello di partenza.

▼ B

- 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.

*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.

▼ M12

- b) I richiedenti titolari di una BPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e qualificati al pilotaggio di dirigibili ad aria calda devono ricevere crediti pari al 10 % del loro tempo di volo totale in qualità di pilota in comando su tali dirigibili e fino a un massimo di cinque ore.

▼ 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.

▼ M8**FCL.310 CPL — Esame teorico**

I richiedenti il rilascio di una CPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica adeguato per i privilegi rilasciati nei seguenti ambiti:

- a) regolamentazione aeronautica;
- b) conoscenza generale dell'aeromobile — cellula/sistemi/impianti motopropulsori;
- c) conoscenza generale dell'aeromobile — strumentazione;
- d) massa e centraggio;
- e) prestazioni;
- f) pianificazione del volo e monitoraggio;
- g) prestazioni umane;
- h) meteorologia;
- i) navigazione generale;
- j) radionavigazione;
- k) procedure operative;

▼M8

- l) principi del volo; e
- m) comunicazioni.

▼B**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.

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)***▼M4****FCL.315.A CPL — Corso di addestramento**

L'istruzione teorica e di volo per il rilascio di una licenza CPL (A) deve includere l'addestramento a prevenire la perdita di controllo e al recupero dell'assetto.

▼B**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;

▼B

- 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.

▼M8**FCL.410.A MPL — Corso di addestramento ed esami teorici**

a) Corso

I richiedenti il rilascio di una MPL devono aver completato un corso di istruzione teorica e addestramento di volo presso un'ATO, conformemente all'appendice 5 del presente allegato (parte FCL).

b) Esame

I richiedenti il rilascio di una MPL devono dimostrare un livello di conoscenza teorica adeguato per i titolari di una ATPL(A), conformemente alla norma FCL.515, e per un'abilitazione per tipo per equipaggio plurimo.

▼B**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.

▼ M8**FCL.515 ATPL — Corso di addestramento e ed esami teorici**

a) Corso

I richiedenti una ATPL devono avere completato un corso di addestramento presso un'ATO in forma di corso di addestramento integrato o corso modulare, conformemente all'appendice 3 del presente allegato (parte FCL).

b) Esame

I richiedenti una ATPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica adeguato per i privilegi rilasciati nei seguenti ambiti:

- 1) regolamentazione aeronautica;
- 2) conoscenza generale dell'aeromobile — cellula/sistemi/impianti motopropulsori;
- 3) conoscenza generale dell'aeromobile — strumentazione;
- 4) massa e centraggio;
- 5) prestazioni;
- 6) pianificazione del volo e monitoraggio;
- 7) prestazioni umane;
- 8) meteorologia;
- 9) navigazione generale;
- 10) radionavigazione;
- 11) procedure operative;
- 12) principi del volo; e
- 13) comunicazioni.

▼ B*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

▼ B

- 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)***▼ M16****FCL.510.H ATPL(H) — Prerequisiti, esperienza e riconoscimento dei crediti**

I richiedenti una ATPL(H) devono:

- a) essere titolari di una CPL(H);
- b) aver ricevuto addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) conformemente alla norma FCL.735.H;
- c) aver completato come pilota di elicotteri un minimo di 1 000 ore di tempo di volo, comprendenti almeno:
 - 1) 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri;
 - 2) i) 250 ore come pilota in comando; o

▼ M16

- ii) 100 ore come pilota in comando e 150 ore come pilota in comando sotto supervisione; o
- iii) 250 ore come pilota in comando sotto supervisione su elicotteri a equipaggio plurimo. In questo caso, i privilegi della ATPL(H) devono essere limitati soltanto a operazioni a equipaggio plurimo, fino al completamento di 100 ore come pilota in comando;
- 3) 200 ore di tempo 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;

- d) il tempo di volo su velivoli deve essere accreditato fino al 50 % rispetto ai requisiti del tempo di volo di cui alla lettera c);
- e) l'esperienza di cui alla lettera c) deve essere completata prima di sottoporsi al test di abilitazione per la ATPL(H);
- f) i richiedenti una ATPL(H) devono ricevere crediti completi ai fini del requisito di cui al punto b) se ottemperano alla norma FCL.720.H, lettera a), punto 2), sottopunto ii), e hanno inoltre ricevuto addestramento presso un'ATO al fine di raggiungere il livello necessario per completare con successo il corso conformemente alla norma FCL.735.H.

▼ B**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.

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**▼ M12****FCL.600 IR — Generalità**

Salvo quanto previsto alla norma FCL.835, le operazioni in IFR con un velivolo, elicottero, dirigibile o convertiplano devono essere condotte solo dai titolari di una PPL, CPL, MPL e ATPL con una IR adeguata alla categoria di aeromobili o, se non è disponibile una IR adeguata alla categoria di aeromobili, solo durante un test di abilitazione o un'istruzione a doppio comando.

▼ M16**FCL.605 IR — Privilegi e condizioni**

a) Privilegi

I privilegi dei titolari di una IR consistono nel pilotare un aeromobile in condizioni IFR, comprese le operazioni PBN, con una altezza di decisione minima:

- 1) non inferiore a 200 ft (60 m);
- 2) inferiore a 200 ft (60 m) purché siano autorizzati in tal senso conformemente all'allegato V (parte SpA) del regolamento (UE) n. 965/2012.

▼ M16

b) Condizioni

- 1) I titolari di una IR devono esercitare i loro privilegi conformemente alle condizioni stabilite nell'appendice 8 del presente allegato.
- 2) Al fine di esercitare i privilegi come pilota in comando in condizioni IFR in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri, i titolari di una IR(H) devono avere almeno 70 ore di tempo strumentale, di cui fino a 30 possono essere di tempo strumentale su simulatore.

▼ B**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).

▼ M8**FCL.615 IR — Istruzione teorica e addestramento di volo**

a) Corso

I richiedenti una IR devono aver completato 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 del presente allegato (parte FCL); oppure
- 2) un corso modulare conformemente all'appendice 6 del presente allegato (parte FCL).

b) Esame

I richiedenti devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica adeguato per i privilegi rilasciati nei seguenti ambiti:

- 1) regolamentazione aeronautica;
- 2) conoscenza generale dell'aeromobile — strumentazione;
- 3) pianificazione del volo e monitoraggio;
- 4) prestazioni umane;
- 5) meteorologia;
- 6) radionavigazione; e
- 7) comunicazioni.

▼ M16**FCL.620 IR — Test di abilitazione**

I richiedenti una IR devono superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 7 del presente allegato per dimostrare la capacità di eseguire le procedure e le manovre pertinenti con un livello di competenza adeguato ai privilegi concessi.

▼ M11**FCL.625 IR — Validità, rinnovo e ripristino**

a) Validità

Una IR ha validità di un anno.

b) Rinnovo

- 1) Una IR è rinnovata nei 3 mesi immediatamente precedenti la sua data di scadenza se soddisfa i criteri per il rinnovo della pertinente categoria di aeromobili.
- 2) Se i richiedenti decidono di soddisfare i requisiti per il rinnovo prima di quanto prescritto al punto 1), il nuovo periodo di validità decorre dalla data dei controlli di professionalità.
- 3) I richiedenti che non superano la sezione rilevante dei controlli di professionalità IR prima della data di scadenza della IR possono esercitare i privilegi della IR solo se hanno superato tali controlli.

▼ M14

- 4) I richiedenti il rinnovo di una IR devono ricevere crediti completi ai fini del controllo di professionalità prescritto nella presente sottoparte quando completano la valutazione pratica dell'EBT in relazione ad una IR presso un operatore EBT, conformemente all'appendice 10.

c) Ripristino

Se una IR è scaduta, ai fini del ripristino dei privilegi i richiedenti devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:

- 1) al fine di determinare se sia necessario un addestramento di aggiornamento allo scopo di raggiungere il livello di professionalità richiesto per superare l'elemento strumentale del test di abilitazione conformemente all'appendice 9, i richiedenti devono sottoporsi a una valutazione presso una delle seguenti organizzazioni:
 - i) un'ATO;
 - ii) un operatore EBT specificamente approvato per tale addestramento di aggiornamento;
- 2) se ritenuto necessario dall'organizzazione che effettua la valutazione conformemente al punto 1), i richiedenti devono completare l'addestramento di aggiornamento presso tale organizzazione;
- 3) dopo avere soddisfatto il punto 1) e, ove applicabile, il punto 2), i richiedenti devono superare un controllo di professionalità conformemente all'appendice 9 o completare la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10 nella categoria di aeromobili pertinente. Tale valutazione pratica dell'EBT può essere combinata con l'addestramento di cui al punto 2);
- 4) i richiedenti devono essere titolari della pertinente abilitazione per classe o per tipo, se non diversamente specificato nel presente allegato.

▼ M11

- d) Nel caso in cui la IR non sia stata rinnovata o ripristinata nei sette anni precedenti, i richiedenti le IR devono sottoporsi nuovamente all'esame teorico e al test di abilitazione IR.

▼ M14

- e) I titolari di IR valida su una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago sono esentati dall'obbligo di rispettare i requisiti di cui alla lettera c), punti 1) e 2), e alla lettera d) al momento del rinnovo dei privilegi IR previsti nelle licenze rilasciate a norma del presente allegato.
- f) Il controllo di professionalità di cui alla lettera c), punto 3), può essere effettuato in combinazione con un controllo di professionalità eseguito per il ripristino della pertinente abilitazione per classe o per tipo.

▼ B*SEZIONE 2**Requisiti specifici per la categoria velivoli***▼ M16****FCL.620.A IR(A) — Test di abilitazione**

- a) Per una IR(A) plurimotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto su un velivolo plurimotore. Per una IR(A) monomotore, il test deve essere sostenuto su un velivolo monomotore. Un velivolo plurimotore a spinta centrale deve essere considerato un velivolo monomotore ai fini della presente lettera.
- b) Ai richiedenti che hanno completato un test di abilitazione per una IR(A) plurimotore su un velivolo plurimotore a equipaggio singolo per il quale è necessaria un'abilitazione per classe deve anche essere rilasciata una IR(A) monomotore per le abilitazioni per classe o per tipo di velivolo monomotore di cui sono titolari.

▼ B**FCL.625.A IR(A) — Rinnovo****▼ M11**

- a) Rinnovo.

Ai fini del rinnovo di una IR(A), i richiedenti devono:

- 1) essere titolari della pertinente abilitazione per classe o per tipo, a meno che il rinnovo della IR sia richiesto in combinazione con il ripristino della relativa abilitazione per classe o per tipo;

▼ M14

- 2) superare un controllo di professionalità conformemente all'appendice 9 o completare la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10, se il rinnovo della IR è richiesto in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo;

▼ M11

- 3) se il rinnovo della IR non è richiesto in combinazione con il rinnovo di una abilitazione per classe o per tipo:
 - i) per velivoli a equipaggio singolo, completare la sezione 3B e le parti della sezione 1 che sono rilevanti ai fini del volo previsto per i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato;
 - ii) per velivoli plurimotore, completare la sezione 6 dei controlli di professionalità per velivoli a equipaggio singolo conformemente all'appendice 9 del presente allegato con riferimento soltanto agli strumenti.

▼ M14

- 4) Ai fini del rinnovo di cui al punto 3) può essere utilizzato un FNPT II o un FFS che rappresenti la classe o il tipo di velivolo pertinente, a condizione che, ogni due controlli di professionalità per il rinnovo di una IR(A), almeno uno sia effettuato su un velivolo.

▼ B

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

*SEZIONE 3**Requisiti specifici per la categoria elicotteri***▼ M11****FCL.625.H IR(H) — Rinnovo**

- a) Ai fini del rinnovo di una IR(H), i richiedenti devono:
 - 1) essere titolari della pertinente abilitazione per tipo, a meno che il rinnovo della IR sia richiesto in combinazione con il ripristino della pertinente abilitazione per tipo;

▼ M11

- 2) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato per il tipo di elicottero appropriato, se il rinnovo IR è richiesto in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per tipo;
 - 3) completare, se il rinnovo della IR non è richiesto in combinazione con il rinnovo di una abilitazione per tipo, la sezione 5 e le parti pertinenti della sezione 1 dei controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato per il tipo di elicottero appropriato.
- b) Ai fini dei controlli di professionalità di cui alla lettera a), punto 3), può essere utilizzato un FTD 2/3 o un FFS che rappresenti il tipo di elicottero appropriato, a condizione che almeno uno ogni due (alternativamente) dei controlli di professionalità per il rinnovo di una IR(H) sia effettuato su un elicottero.
- c) Il credito trasversale viene riconosciuto conformemente all'appendice 8 del presente allegato.

▼ M16**FCL.630.H IR(H) — Estensione dei privilegi da una IR(H) ad altri tipi di elicotteri**

Salvo diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, i titolari di una IR(H) che intendono estendere i loro privilegi IR(H) ad altri tipi di elicotteri devono completare, oltre al pertinente corso di addestramento per l'abilitazione per tipo, due ore di addestramento al volo presso un ATO sul tipo pertinente con il solo riferimento agli strumenti in IFR, che possono essere condotte in un FFS o in un FTD che rappresenti adeguatamente il tipo pertinente per le operazioni IFR.

▼ B*SEZIONE 4**Requisiti specifici per la categoria dirigibili***▼ M16****FCL.620.As IR(As) — Test di abilitazione**

Per una IR(As) plurimotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto su un dirigibile plurimotore. Per una IR(As) monomotore, il test deve essere sostenuto su un dirigibile monomotore.

▼ B**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) 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****▼ M12**

- a) I titolari di una licenza di pilota operano come piloti di un aeromobile solo se dispongono di un'abilitazione per classe o per tipo valida e appropriata, tranne nei seguenti casi:
 - 1) se esercitano i privilegi di una LAPL;

▼ M12

- 2) se sostengono test di abilitazione o si sottopongono a controlli di professionalità per il ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo;
- 3) se ricevono l'istruzione di volo;
- 4) se sono titolari di un'abilitazione alle prove in volo rilasciata conformemente alla norma FCL.820.

▼ B

- 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.

▼ M5**▼ B****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.

▼ M11**FCL.710 Abilitazioni per classe o per tipo — varianti**

- a) I piloti devono completare l'addestramento sulle differenze o la familiarizzazione al fine di estendere i loro privilegi a un'altra variante di aeromobile all'interno di un'abilitazione per classe o per tipo. Nel caso di varianti nell'ambito di un'abilitazione per classe o per tipo, l'addestramento sulle differenze o la familiarizzazione includono, ove applicabile, gli elementi pertinenti definiti negli OSD.
- b) L'addestramento sulle differenze deve essere condotto presso:
 - 1) un'ATO;
 - 2) una DTO nel caso dei velivoli di cui all'allegato VIII, norma DTO.GEN.110, lettera a), punti 1.c) e 2.c); o
 - 3) un titolare di AOC che dispone di un programma approvato di addestramento sulle differenze per la classe o il tipo pertinenti.
- c) In deroga al requisito di cui alla lettera b), la formazione sulle differenze per TMG, velivoli monomotore a pistoni (SEP), velivoli monomotore a turbina (SET) e velivoli plurimotore a pistoni (MEP) può essere condotta da un istruttore adeguatamente qualificato, salvo altrimenti disposto negli OSD.
- d) Se i piloti non hanno effettuato il volo sulla variante entro due anni dalla formazione di cui alla lettera b), occorre completare un ulteriore addestramento sulle differenze o i controlli della professionalità per tale variante, fatta eccezione per i tipi e le varianti compresi nelle abilitazioni per classe SEP e TMG.
- e) L'addestramento sulle differenze o i controlli della professionalità per tale variante devono essere iscritti nel registro del pilota o in un documento equivalente e devono essere firmati, a seconda dei casi, dall'istruttore o dall'esaminatore.

▼ B**FCL.725 Requisiti per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo****▼ M7**

- a) Corso di addestramento. Il richiedente un'abilitazione per classe o per tipo deve completare un corso di addestramento presso un'ATO. Il richiedente un'abilitazione per classe monomotore a pistoni a non alte prestazioni, un'abilitazione per classe TMG o un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore di cui all'allegato VIII, parte DTO, punto DTO.GEN.110 a) 2) c) può completare il corso di addestramento presso una DTO. 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 in conformità dell'allegato I, parte 21, del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione.

▼ 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.

▼ M11

- 5) Per velivoli monomotore e plurimotore a equipaggio singolo (mare), l'esame è un esame scritto e comprende almeno 30 domande a risposta multipla.

▼ 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.

▼ M16

- d) Operazioni a equipaggio singolo e a equipaggio plurimo
- 1) Si considera che un pilota 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 già soddisfatto i requisiti teorici se richiede di aggiungere i privilegi per l'altra forma di operazione sullo stesso tipo di aeromobile.
 - 2) Detto pilota deve completare l'addestramento di volo aggiuntivo per l'altra forma di operazione nel tipo pertinente conformemente all'appendice 9 del presente allegato, salvo diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti conformemente allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione. Tale addestramento deve essere completato presso:
 - i) un'ATO;
 - ii) un'organizzazione alla quale si applica l'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 e che è autorizzata a fornire tale addestramento sulla base di un'approvazione o, nel caso di elicotteri a equipaggio singolo, di una dichiarazione.

▼ M16

- 3) Con l'eccezione degli elicotteri a equipaggio singolo, la forma di operazione deve essere registrata nella licenza.
- 4) Nel caso degli elicotteri a equipaggio singolo si applicano tutte le seguenti condizioni:
- i) nel caso in cui un test di abilitazione o un controllo di professionalità per un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo non complessi sia stata completata solo in operazioni a equipaggio plurimo, nella licenza, unitamente all'abilitazione per tipo, deve essere annotata una restrizione alle operazioni a equipaggio plurimo. Tale annotazione deve essere rimossa se il richiedente completa un controllo di professionalità comprensivo dei necessari elementi per le operazioni a equipaggio singolo di cui all'appendice 9 del presente allegato;
 - ii) in tutti gli altri casi, la forma di operazione non deve essere registrata nella licenza. Il pilota è autorizzato a esercitare i privilegi dell'abilitazione per tipo:
 - A) in operazioni a equipaggio singolo purché il test di abilitazione o il controllo di professionalità:
 - 1) sia stato completato in operazioni a equipaggio singolo; o
 - 2) sia stato completato in operazioni a equipaggio plurimo e contenesse elementi aggiuntivi per le operazioni a equipaggio singolo di cui all'appendice 9 del presente allegato;
 - B) in operazioni a equipaggio plurimo nel rispetto di tutte le seguenti condizioni:
 - 1) il pilota ottempera alla norma FCL.720.H, lettera a), punto 2);
 - 2) i privilegi sono esercitati esclusivamente a norma dell'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012;
 - 3) il test di abilitazione o il controllo di professionalità è stato completato in operazioni a equipaggio plurimo.

▼ B

- 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.

▼ M12

- f) I richiedenti di un'abilitazione per classe TMG che sono anche titolari di una SPL conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, compresi i privilegi per pilotare TMG, devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di cui alle lettere a), b) e c).

▼ M14**FCL.740 Validità e ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo**

a) Validità

- 1) Il periodo di validità delle abilitazioni per classe o per tipo è di un anno, con l'eccezione delle abilitazioni per classe per monomotore a equipaggio singolo, per le quali il periodo di validità è di due anni, salvo altrimenti disposto negli OSD. Se i piloti decidono di soddisfare i requisiti per il rinnovo prima di quanto prescritto alle norme FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL e FCL.740.As, il nuovo periodo di validità decorre dalla data del controllo di professionalità.
- 2) I richiedenti il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo devono ricevere crediti completi ai fini del controllo di professionalità prescritto nella presente sottoparte quando completano la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10 presso un operatore che ha attuato l'EBT per la pertinente abilitazione per classe o per tipo.

b) Ripristino

Per il ripristino di un'abilitazione per classe o per tipo, i richiedenti devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:

- 1) al fine di determinare se sia necessario un addestramento di aggiornamento allo scopo di raggiungere il livello di professionalità richiesto per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile, i richiedenti devono sottoporsi a una valutazione:
 - i) presso un'ATO;
 - ii) presso una DTO o un'ATO, qualora l'abilitazione scaduta riguardi un'abilitazione per classe monomotore a pistoni a non alte prestazioni, un'abilitazione per classe TMG o un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore di cui alla norma DTO.GEN.110, lettera a), punto 2), lettera c), dell'allegato VIII;
 - iii) presso una DTO o un'ATO o con un istruttore, qualora l'abilitazione sia scaduta da non più di tre anni e riguardi un'abilitazione per classe monomotore a pistoni a non alte prestazioni o un'abilitazione per classe TMG;
 - iv) presso un operatore EBT specificamente approvato per tale addestramento di aggiornamento;
- 2) se ritenuto necessario dall'organizzazione o dall'istruttore che effettua la valutazione conformemente al punto 1), i richiedenti devono completare l'addestramento di aggiornamento presso tale organizzazione o con il medesimo istruttore;
- 3) dopo avere soddisfatto il punto 1) e, ove applicabile, il punto 2), i richiedenti devono superare un controllo di professionalità conformemente all'appendice 9 o completare la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10. Tale valutazione pratica dell'EBT può essere combinata con l'addestramento di aggiornamento di cui al punto 2).

In deroga alla lettera b), punti 1), 2) e 3), hanno il diritto di richiedere il rinnovo o il ripristino della pertinente abilitazione per tipo i piloti titolari di un'abilitazione per le prove in volo, rilasciata conformemente alla norma FCL.820, che hanno partecipato alle prove in volo di sviluppo, certificazione o produzione per un tipo di aeromobile e che hanno accumulato 50 ore di tempo di volo totale o 10 ore di tempo di volo in qualità di PIC nelle prove in volo per quel tipo durante l'anno precedente la data della richiesta.

▼ M14

I richiedenti sono esentati dai requisiti di cui alla lettera b), punti 1) e 2), se sono titolari di un'abilitazione valida per la stessa classe o lo stesso tipo di aeromobile su una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago e se sono autorizzati a esercitare i privilegi di tale abilitazione.

- c) I piloti che non siano riusciti a dimostrare un livello accettabile di competenza conformemente al programma EBT di un operatore e che pertanto abbandonano tale programma EBT non possono esercitare i privilegi di tale abilitazione per tipo fino a quando non abbiano soddisfatto una delle seguenti condizioni:
- 1) aver completato la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10;
 - 2) aver superato un controllo di professionalità conformemente alla norma FCL.625, lettera c), punto 3), o alla norma FCL.740, lettera b), punto 3), a seconda dei casi. In tal caso non si applicano le norme FCL.625, lettera b), punto 4), e FCL.740, lettera a), punto 2).

▼ B*SEZIONE 2**Requisiti specifici per la categoria velivoli***▼ M8****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 conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 (operational suitability data, OSD), i richiedenti il rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo devono soddisfare i seguenti requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione:

- a) Velivoli a equipaggio singolo

▼ M14

I richiedenti il rilascio iniziale dei privilegi per l'esercizio di un velivolo a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, quando chiedono il rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo o quando estendono i privilegi di un'abilitazione per classe o per tipo, di cui siano già titolari, alle operazioni a equipaggio plurimo, devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera b), punto 4) e, prima di iniziare il corso di addestramento pertinente, alla lettera b), punto 5).

▼ M8

Inoltre per:

- 1) Velivoli plurimotore a equipaggio singolo

I richiedenti il primo rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo su velivoli plurimotore a equipaggio singolo devono aver completato almeno 70 ore come piloti in comando su velivoli.

- 2) Velivoli non complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo

Prima di cominciare l'addestramento di volo, i richiedenti il rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo su velivoli a equipaggio singolo classificati come velivoli ad alte prestazioni devono:

- i) aver accumulato in totale almeno 200 ore di esperienza di volo, di cui 70 come piloti in comando su velivoli; e
- ii) soddisfare uno dei seguenti requisiti:
 - A) essere titolari di un certificato attestante il completamento con esito positivo di un corso di istruzione teorica aggiuntiva presso un'ATO; oppure
 - B) avere superato gli esami teorici della licenza ATPL(A) conformemente al presente allegato (parte FCL); oppure

▼ M8

- C) essere titolari, oltre che di una licenza rilasciata conformemente al presente allegato (parte FCL), 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.

▼ M14

- 3) Velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo

I richiedenti il rilascio di un'abilitazione per tipo per un velivolo complesso a equipaggio singolo classificato come velivolo ad alte prestazioni devono soddisfare, oltre ai requisiti di cui al punto 2), tutte le seguenti condizioni:

- i) essere o essere stati titolari di una IR(A) monomotore o plurimotore, a seconda dei casi e come stabilito nella sottoparte G;
- ii) per il rilascio della prima abilitazione per tipo, soddisfare i requisiti di cui alla lettera b), punto 5), prima di iniziare il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo.

▼ M8

- b) Velivoli a equipaggio plurimo

▼ M14

I richiedenti il primo rilascio di un'abilitazione per tipo per un velivolo a equipaggio plurimo devono essere allievi pilota che stiano seguendo un corso di addestramento per una MPL o, prima di iniziare il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo, devono soddisfare i seguenti requisiti:

▼ M8

- 1) aver effettuato almeno 70 ore di volo come piloti in comando su velivoli;
- 2) essere o essere stati titolari di un'abilitazione IR(A) su plurimotore;
- 3) avere superato gli esami teorici della licenza ATPL(A) conformemente al presente allegato (parte FCL);
- 4) 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 titolari di un certificato attestante il superamento di un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su velivoli; oppure
 - ii) essere titolari di un certificato attestante il superamento di un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su elicotteri e avere più di 100 ore di esperienza di volo come piloti su elicotteri a equipaggio plurimo; oppure
 - iii) avere almeno 500 ore come piloti su elicotteri a equipaggio plurimo; oppure
 - iv) avere almeno 500 ore come piloti in operazioni a equipaggio plurimo su velivoli plurimotore a equipaggio singolo, in voli di trasporto aereo commerciale in conformità con i requisiti applicabili per le operazioni di volo; e

▼ M14

- 5) aver completato il corso di addestramento di cui alla norma FCL.745.A, a meno che non soddisfino una delle seguenti condizioni:
- i) aver completato, nei 3 anni precedenti, l'addestramento e i controlli in conformità all'allegato III (parte ORO), norme ORO.FC.220 e ORO.FC.230, del regolamento (UE) n. 965/2012;
 - ii) aver completato l'addestramento di cui alla norma FCL.915, lettera e), punto 1), punto ii).

▼ M8

- c) In deroga alla lettera b), uno Stato membro può rilasciare un'abilitazione per tipo con privilegi ristretti per un velivolo a equipaggio plurimo che consenta ai titolari di tale abilitazione di agire come copiloti di rinforzo in crociera al di sopra del livello di volo FL 200, a condizione che altri due membri dell'equipaggio siano titolari di un'abilitazione per tipo conformemente alla lettera b).
- d) Qualora sia specificato nei dati di idoneità operativa (OSD), 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 dei piloti o in un documento equivalente e devono essere firmate dall'istruttore. La limitazione può essere rimossa quando i piloti dimostrino di aver completato le ore di volo sotto supervisione richieste nei dati di idoneità operativa (OSD).

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

Salvo se altrimenti specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012:

- a) per i 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; e
 - 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) per i velivoli a equipaggio singolo (mare):
- 1) il corso di addestramento relativo all'abilitazione sui velivoli a equipaggio singolo (mare) deve includere istruzione teorica e di volo; e
 - 2) 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 i richiedenti possiedono la versione terrestre della corrispondente abilitazione per classe o per tipo, o 10 ore se i richiedenti non possiedono tale abilitazione; e
- c) per i velivoli complessi a non alte prestazioni a equipaggio singolo, i velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo e i velivoli a equipaggio plurimo, i corsi di addestramento devono includere l'istruzione teorica UPRT e l'addestramento di volo UPRT in relazione alle caratteristiche specifiche della classe o del tipo corrispondente.

▼ B**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 turbopropelleria a 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;

▼B

- 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.

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:

▼M14

- 1) superare un controllo di professionalità conformemente all'appendice 9 o completare la valutazione pratica dell'EBT conformemente all'appendice 10 per la classe o il tipo di velivolo pertinente o un FSTD che rappresenti quella classe o quel tipo, entro un periodo di 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione; e

▼B

- 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.

▼ M12

- 4) Il rinnovo di una BIR o di una IR(A), se del caso, può essere combinato con controlli di professionalità per il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo.

▼ M4

- b) Rinnovo delle abilitazioni per classe monomotore a equipaggio singo

▼ M12

- 1) Abilitazioni per classe velivoli monomotore a pistoni e abilitazioni per classe TMG. Per il rinnovo delle abilitazioni per classe velivoli monomotore a pistoni a equipaggio singolo o delle abilitazioni per classe TMG, i richiedenti devono:

▼ M4

- 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
- 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 pistoni terrestre 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 pistoni terrestre e di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoni 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.

▼ M12

- 5) I controlli di professionalità per il rinnovo di un'abilitazione per classe velivoli monomotore a equipaggio singolo possono essere combinati con i controlli di professionalità per il rinnovo di una BIR, conformemente alla norma FCL.835, lettera g), punto 8.

▼ 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.

▼ M8**FCL.745.A Corso avanzato di addestramento a prevenire la perdita di controllo e a recuperare l'assetto (UPRT) — velivoli**

- a) Il corso UPRT avanzato deve essere completato presso un'ATO e deve comprendere almeno:
- 1) 5 ore di istruzione teorica;
 - 2) briefing pre-volo e debriefing post-volo; e
 - 3) 3 ore di istruzione di volo a doppio comando con un istruttore di volo per velivoli [FI(A)] qualificato in conformità alla norma FCL.915, lettera e), e consistenti in un addestramento UPRT avanzato su un velivolo idoneo per l'attività di addestramento.
- b) Una volta completato il corso UPRT, ai richiedenti viene rilasciato dall'ATO un certificato di completamento.

▼ B*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****▼ M16**

Salvo altrimenti specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, un richiedente che chieda il primo rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri deve soddisfare i seguenti requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio della pertinente abilitazione.

- a) Elicotteri a equipaggio plurimo. Prima di iniziare il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo, il richiedente un'abilitazione per tipo per un tipo di elicotteri a equipaggio plurimo deve:

▼ B

- 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

▼ M16

- ii) aver completato almeno 500 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;

▼ B

- 3) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(H).
- b) ► **M16** Chi abbia superato un corso integrato ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR o CPL(H) e non soddisfi i requisiti di cui alla lettera a), punto 1), è autorizzato a seguire il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo per un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo e riceve l'abilitazione per tipo con privilegi limitati al solo esercizio delle funzioni di copilota. Questa limitazione deve essere rimossa quando il pilota, in ottemperanza a tutte le seguenti condizioni, 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.
- c) ► **M16** Elicotteri plurimotore. Il richiedente che chieda per la prima volta il rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri plurimotore deve: ◀
- 1) prima di cominciare l'addestramento di volo:
 - i) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(H); o

▼ B

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 motopropulsori 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.

▼B

- 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.

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.

▼B

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:

- 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:

▼B

- 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) 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.

▼ B

- 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****▼ M12**

- a) I titolari di una licenza di pilota con privilegi per pilotare velivoli o TMG effettuano voli acrobatici solo se sono titolari di un'abilitazione al volo acrobatico conformemente alla presente norma.

▼ B

- b) I richiedenti un'abilitazione al volo acrobatico devono aver completato:

▼ M12

- 1) dopo il rilascio della licenza, almeno 30 ore di volo in qualità di pilota in comando su velivoli o TMG;

▼ M7

- 2) un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO, comprendente:

▼ B

- i) istruzione teorica appropriata per l'abilitazione;

▼ M12

- ii) almeno cinque ore di istruzione al volo acrobatico su velivoli o TMG a motore acceso.
- c) I privilegi dell'abilitazione al volo acrobatico devono essere limitati al volo acrobatico su velivoli o TMG pilotati sfruttando la potenza del motore, a seconda dell'aeromobile sul quale sono stati soddisfatti i requisiti della lettera b), punto 1, e della lettera b), punto 2, sottopunto ii). Tale limitazione deve essere rimossa su richiesta se un pilota ha completato con successo almeno tre voli di addestramento a doppio comando su velivoli o TMG pilotati sfruttando la potenza del motore, a seconda dei casi, che coprano tutto il programma di addestramento al volo acrobatico.

▼ M12

d) I richiedenti di un'abilitazione al volo acrobatico che sono anche titolari di un'abilitazione per classe TMG nonché di privilegi avanzati per il volo acrobatico per alianti con i privilegi di cui all'allegato III (parte SFCL), norma SFCL.200, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione:

- 1) devono essere esentati dall'ottenimento dell'abilitazione al volo acrobatico limitata ai velivoli, come specificato nella lettera c), se hanno rispettato i requisiti della lettera b), punto 1, e della lettera b), punto 2, sottopunto ii), sui velivoli; oppure
- 2) devono ricevere i crediti completi ai fini dei requisiti di cui alla lettera b) per il rilascio di un'abilitazione al volo acrobatico ristretta ai TMG pilotati sfruttando la potenza del motore. Tale limitazione deve essere rimossa su richiesta se un pilota ha completato l'addestramento specificato nella lettera c).

▼ B**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;

▼ M7

2) un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO, comprendente:

▼ B

- 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

▼ M12

iii) ad eccezione dei titolari di una SPL conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, cinque voli di familiarizzazione su un aliante lanciato da un aeromobile.

▼ B

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;

▼ M7

2) un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO, comprendente:

▼ B

- 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.

▼ M11

- d) I privilegi delle abilitazioni al traino di alianti e striscioni pubblicitari sono limitati ai velivoli o ai TMG, a seconda dell'aeromobile utilizzato per completare l'addestramento al volo. Per il traino di striscioni pubblicitari, i privilegi si limitano al metodo di traino utilizzato per l'addestramento al volo. I privilegi sono estesi se i piloti hanno compiuto con esito positivo almeno tre voli di addestramento a doppio comando che coprano tutto il programma di addestramento al traino su uno o l'altro degli aeromobili e i metodi di traino per il traino di striscioni.

▼ B

- 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.

▼ M12

- g) I richiedenti di un'abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari su TMG conformemente alla presente norma devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti della lettera b) o c), a seconda dei casi, se sono titolari di un'abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari conformemente all'allegato III (parte SFCL), norma SFCL.205, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, secondo i casi, o se hanno soddisfatto tutti i requisiti per il rilascio di tale abilitazione.

▼ B**FCL.810 Abilitazione al volo notturno**

- a) Velivoli, TMG e dirigibili.

▼ M12

- 1) I richiedenti devono aver completato un corso di addestramento entro un periodo massimo di sei mesi presso una DTO o un'ATO per esercitare i privilegi di una LAPL o di una PPL per velivoli, TMG o dirigibili in condizioni VFR notturne. Il corso deve comprendere:

▼ 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.

▼ M12

- 4) I richiedenti di un'abilitazione al volo notturno su velivoli o TMG conformemente al presente punto devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti dei punti 1 e 2 se sono titolari di un'abilitazione al volo notturno su TMG conformemente all'allegato III (parte SFCL), norma SFCL.210, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione o se hanno soddisfatto tutti i requisiti per il rilascio di tale abilitazione.

▼ B

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;

▼ M7

- 2) aver completato un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO. Tale corso deve essere completato entro un periodo di sei mesi e comprendere:

▼ B

- 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).

▼ M12**▼ B****FCL.815 Abilitazione al volo in montagna****▼ M12**

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

I titolari di una LAPL o di una PPL con privilegi per pilotare velivoli o TMG possono ottenere l'abilitazione iniziale al volo in montagna su:

▼ B

- 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.

▼ M7

- 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 di addestramento al volo presso una DTO o un'ATO. I contenuti del corso devono essere appropriati ai privilegi dell'abilitazione al volo in montagna richiesti.

▼ B

- 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:

▼B

- 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.

▼M11

- e) Rinnovo

Ai fini del rinnovo di un'abilitazione al volo in montagna i richiedenti devono:

- 1) compiere almeno sei atterraggi, su una superficie designata quale superficie che richiede un'abilitazione al volo in montagna, nei due anni precedenti la richiesta; o
- 2) superare i controlli di professionalità conformi ai requisiti di cui alla lettera c).

▼B

- 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.
- 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;

▼ M5

- 3) condurre voli senza un'abilitazione per tipo o classe, come definita nel capo H, salvo che l'abilitazione alle prove in volo non deve essere utilizzata per operazioni commerciali di trasporto aereo.

▼ B

- 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.

▼ M12

FCL.835 Abilitazione al volo strumentale di base (BIR)

- a) Privilegi e condizioni
- 1) I privilegi del titolare di una BIR consistono nell'effettuare voli in IFR su velivoli a equipaggio singolo per i quali si è in possesso di abilitazioni per classe, ad eccezione dei velivoli ad alte prestazioni e delle varianti di velivolo se in base ai dati di idoneità operativa è stato stabilito che è necessaria una IR.
 - 2) I privilegi BIR devono essere esercitati solo conformemente alla norma FCL.205.A.
 - 3) I privilegi BIR possono essere esercitati di notte solo se il pilota è titolare di un'abilitazione al volo notturno conformemente alla norma FCL.810.
 - 4) I privilegi di una BIR plurimotore devono essere validi anche sui velivoli monomotore per i quali il pilota è titolare di un'abilitazione per classe monomotore valida.
 - 5) L'esercizio dei privilegi BIR deve essere soggetto a tutte le seguenti condizioni:
 - i) l'altezza di decisione (*decision height* — DH) o l'altezza minima di discesa (*minimum descent height* — MDH) utilizzata nei minimi operativi di aeroporto deve essere superiore di almeno 200 piedi rispetto a quanto sarebbe altrimenti calcolato conformemente all'allegato VII, norme «NCO.OP.110 Minimi operativi di aerodromo — velivoli ed elicotteri» e «NCO.OP.111 Minimi operativi di aerodromo — operazioni NPA, APV, CAT I», del regolamento (UE) n. 965/2012; e
 - ii) la visibilità utilizzata nei minimi operativi di aeroporto non deve essere inferiore a 1 500 m;

▼ M12

- iii) il pilota in comando non deve iniziare un volo in IFR o effettuare una transizione da VFR a IFR a meno che:
- A) all'aeroporto di partenza la visibilità non sia di almeno 1 500 m e la base delle nubi sia ad almeno 600 piedi, o le minime di avvicinamento con circuito a vista pubblicate applicabile alla categoria del velivolo, a seconda di quale valore sia superiore; e
 - B) all'aeroporto di destinazione e in qualsiasi aeroporto alternato richiesto le informazioni meteorologiche aggiornate disponibili non indichino, per il periodo da un'ora prima fino a un'ora dopo l'orario stimato di arrivo, o dall'orario effettivo di partenza fino a un'ora dopo l'orario stimato di arrivo, a seconda di quale sia il periodo più breve, una visibilità di almeno 1 500 m e una base delle nubi ad almeno 600 piedi, o il valore minimo di circuito a vista pubblicato applicabile alla categoria del velivolo, o la DH/MDH incrementata di 200 piedi conformemente al sottopunto i), a seconda di quale sia il valore superiore.
- b) Prerequisiti. I richiedenti della BIR devono essere titolari di almeno una PPL(A).
- c) Corso di addestramento. I richiedenti della BIR devono avere completato presso un'ATO:
- 1) l'istruzione teorica conformemente alla norma FCL.615, lettera a); e
 - 2) l'istruzione di volo che comprende i seguenti moduli di istruzione di volo strumentale:
 - i) modulo 1 — modulo di addestramento al volo di base sulle abilità di pilotaggio con il solo riferimento agli strumenti;
 - ii) modulo 2 — modulo di addestramento al volo applicato sulle procedure IFR di partenza, attesa e avvicinamento 2D e 3D;
 - iii) modulo 3 — modulo di addestramento al volo applicato sulle procedure di volo IFR in rotta; e
 - iv) modulo 4 — se è richiesta una BIR plurimotore, il modulo di addestramento al volo applicato con un motore inoperativo deve comprendere procedure di avvicinamento asimmetrico strumentale e riattaccata; e
 - 3) l'istruzione di volo che soddisfa i seguenti requisiti:
 - i) il modulo di cui alla lettera c), punto 2, sottopunto i) deve essere completato per primo. I moduli di cui alla lettera c), punto 2, sottopunti ii) e iii), e, se del caso, alla lettera c), punto 2, sottopunto iv), possono essere completati in un ordine a scelta del richiedente;
 - ii) i moduli di cui alla lettera c), punto 2, possono essere completati su velivoli, FSTD o una loro combinazione. Il richiedente deve in ogni caso ricevere l'addestramento sul velivolo da utilizzare per il test di abilitazione;
 - iii) i moduli di cui alla lettera c), punto 2, sottopunti i), ii) e iv), possono essere iniziati al di fuori di un'ATO ma devono essere completati presso un'ATO. Il modulo di cui alla lettera c), punto 2, sottopunto iii) può essere completato al di fuori di un'ATO;

▼ M12

- iv) prima di iniziare il modulo di cui alla lettera c), punto 2 sottopunto iv), un pilota che non è titolare di un'abilitazione per classe o per tipo velivolo plurimotore deve aver ricevuto l'addestramento multimotore specificato nel presente allegato (parte FCL), sottoparte H.
- d) Conoscenze teoriche. Prima di sostenere il test di abilitazione e mediante il superamento di esami nelle materie di cui alla norma FCL.615, lettera b), i richiedenti devono dimostrare un livello di conoscenze teoriche appropriato ai privilegi concessi. L'esame delle conoscenze teoriche deve consistere in un esame scritto associato a ciascun modulo specificato nella lettera c), punto 2, sottopunti i), ii) e iii).
- e) Test di abilitazione. Dopo aver completato il corso di addestramento di cui alla lettera c), i richiedenti devono superare un test di abilitazione su un velivolo conformemente all'appendice 7 del presente allegato. Per una BIR plurimotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto su un velivolo plurimotore. Per una BIR monomotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto su un velivolo monomotore. Un velivolo plurimotore a spinta centrale deve essere considerato un velivolo monomotore ai fini della presente lettera.
- f) In deroga alla lettera d), i titolari di una BIR monomotore che sono anche titolari di un'abilitazione per classe plurimotore e che desiderano ottenere per la prima volta una BIR plurimotore devono completare un corso di addestramento presso un'ATO che comprenda l'addestramento specificato nella lettera c), punto 2, sottopunto iv), e devono superare il test di abilitazione di cui alla lettera e).
- g) Validità, rinnovo e ripristino
- 1) Una BIR deve avere validità di un anno.
 - 2) I richiedenti del rinnovo di una BIR devono:
 - i) entro un periodo di tre mesi immediatamente precedente la data di scadenza dell'abilitazione, superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della presente parte; o
 - ii) entro il periodo di validità, completare sei ore in qualità di pilota in comando in IFR comprendenti tre procedure di avvicinamento strumentale e completare un volo di addestramento di almeno un'ora con un istruttore titolare dei privilegi per fornire addestramento per la BIR.
 - 3) Per ciascun rinnovo successivo ogni due (alternativamente), il titolare della BIR deve superare i controlli di professionalità conformemente al punto 2, sottopunto i), su un velivolo.
 - 4) Se un pilota sceglie di soddisfare i requisiti di rinnovo di cui alla lettera g), punto 2, sottopunto i), prima di quanto prescritto in tale lettera, il nuovo periodo di validità deve iniziare dalla data dei controlli di professionalità.
 - 5) I richiedenti che non superano le sezioni pertinenti dei controlli di professionalità BIR prima della data di scadenza della BIR non devono esercitare i privilegi della BIR fino a quando non hanno superato i controlli di professionalità.

▼ M12

- 6) Se una BIR è scaduta, per il ripristino dei privilegi i richiedenti devono:
- i) ove necessario per raggiungere il livello di professionalità richiesto, completare un addestramento di aggiornamento fornito da un'ATO o, se la BIR è scaduta da non più di tre anni, da un istruttore titolare dei privilegi per fornire addestramento per la BIR; e
 - ii) superare i controlli di professionalità su un velivolo.
- 7) Per una BIR plurimotore i controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino nonché l'addestramento al volo di cui alla lettera g), punto 2, sottopunto ii), devono essere completati su un velivolo plurimotore.
- 8) I controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di una BIR possono essere combinati con i controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di un'abilitazione per classe velivoli a equipaggio singolo sui quali i privilegi BIR possono essere esercitati conformemente alla norma FCL.835, lettera a), punto 1.
- h) I richiedenti della BIR titolari di una PPL o CPL rilasciata conformemente all'allegato I (parte FCL) e di un'IR(A) valida rilasciata conformemente ai requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo possono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti del corso di addestramento di cui alla lettera c), punto 2. Ai fini del rilascio della BIR, i richiedenti devono:
- 1) completare con successo il test di abilitazione di cui alla lettera e);
 - 2) dimostrare oralmente all'esaminatore durante il test di abilitazione di avere acquisito un livello adeguato di conoscenze teoriche in materia di regolamentazione aeronautica, meteorologia e pianificazione del volo e prestazioni in volo; e
 - 3) avere un'esperienza di almeno 25 ore di volo in IFR in qualità di pilota in comando su velivoli.
- j) Il titolare di una IR deve ricevere crediti completi ai fini del requisito di cui alla lettera c), punto 2.

▼ 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;

▼ B

- 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) Condizioni speciali:

▼ M8

- 1) L'autorità competente può rilasciare un certificato specifico che attribuisce i privilegi per l'istruzione di volo ove il soddisfacimento dei requisiti stabiliti dalla presente sottoparte non sia possibile nel caso dell'introduzione di:

- i) nuovi aeromobili negli Stati membri o nella flotta di un operatore; oppure

- ii) nuovi corsi di formazione nel presente allegato (parte FCL).

Tale certificato è limitato ai voli di addestramento necessari ai fini dell'introduzione del nuovo tipo di aeromobile o del nuovo corso di addestramento e la sua validità non deve, in alcun caso, essere superiore a un anno.

▼ B

- 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.

▼ M11

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

- 1) in deroga alla lettera a), nel caso di istruzione di volo fornita nell'ambito di un corso di addestramento approvato in conformità del presente allegato al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, l'autorità competente rilascia un certificato di istruttore ai richiedenti che:

- i) siano titolari di una licenza di pilota che soddisfi tutti i criteri seguenti:

- A) è conforme all'allegato 1 della convenzione di Chicago;

- B) è, in ogni caso, almeno una CPL nella categoria di aeromobili pertinente, con un'abilitazione o un certificato appropriati;

- ii) soddisfino i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del certificato di istruttore;

- iii) dimostrino all'autorità competente un livello di conoscenza delle norme europee per la sicurezza aerea adeguato all'esercizio dei privilegi in materia di istruzione in conformità al presente allegato.

- 2) Il certificato è limitato alla fornitura di istruzione di volo nell'ambito di un corso di addestramento approvato in conformità al presente allegato che soddisfa tutte le seguenti condizioni:

- i) è erogato al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago;

- ii) è erogato agli allievi pilota che hanno una conoscenza sufficiente della lingua in cui è fornita l'istruzione di volo.

▼ M8**FCL.915 Prerequisiti e requisiti generali per istruttori**

a) Disposizioni generali

I richiedenti il rilascio di un certificato di istruttore devono avere almeno 18 anni d'età.

b) Requisiti aggiuntivi per gli istruttori che forniscono istruzione di volo su aeromobili

I richiedenti il rilascio o i titolari di un certificato di istruttore con i privilegi di impartire istruzione di volo in un aeromobile devono:

- 1) per l'addestramento finalizzato ad ottenere una licenza, essere titolari almeno della licenza o, nel caso del punto FCL.900, lettera c), della licenza equivalente, per la quale deve essere fornita l'istruzione di volo;
- 2) per l'addestramento finalizzato ad ottenere un'abilitazione, essere in possesso della corrispondente abilitazione oppure, nel caso del punto FCL.900, lettera c), dell'abilitazione equivalente, per la quale deve essere fornita l'istruzione di volo;
- 3) fatta eccezione per gli istruttori per le prove in volo (FTI):
 - i) aver completato almeno 15 ore di volo come piloti sulla classe o sul tipo di aeromobile su cui deve essere fornita l'istruzione di volo, di cui un massimo di 7 ore possono essere svolte in un FSTD rappresentativo della classe o del tipo di aeromobile, ove applicabile; oppure
 - ii) aver superato una valutazione delle competenze per la corrispondente categoria di istruttore su quella classe o su quel tipo di aeromobile; e
- 4) essere autorizzati a operare come piloti in comando sull'aeromobile durante tale istruzione di volo.

▼ M12

c) Crediti ai fini della richiesta di ulteriori certificati di istruttore e ai fini del rinnovo

- 1) Possono ricevere crediti completi ai fini delle abilità di insegnamento e di apprendimento:
 - i) i titolari di un certificato di istruttore che richiedono ulteriori certificati di istruttore; e
 - ii) i richiedenti di un certificato di istruttore che sono già titolari di un certificato di istruttore rilasciato conformemente all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.

▼ M8

- 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.
- d) Il credito per l'estensione ad altri tipi tiene conto degli elementi pertinenti definiti nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 (OSD).
- e) Requisiti aggiuntivi per gli istruttori di un corso di addestramento in conformità alla norma FCL.745.A:
 - 1) Oltre alla lettera b), prima di operare come istruttori in un corso di addestramento in conformità alla norma FCL.745.A, i titolari di un certificato di istruttore devono:

▼M8

- i) avere almeno 500 ore di volo come piloti di velivoli, comprendenti almeno 200 ore di istruzione di volo;
 - ii) dopo avere soddisfatto i requisiti in materia di esperienza di cui alla lettera e), paragrafo 1, punto i), avere completato un corso di addestramento di istruttore UPRT presso un'ATO, durante il quale la competenza dei richiedenti sia stata oggetto di una valutazione continua; e
 - iii) una volta completato il corso, avere ottenuto un certificato di completamento del corso dall'ATO, il cui capo istruttore (HT) dovrà avere riportato nel registro dei richiedenti i privilegi di cui alla lettera e), paragrafo 1.
- 2) I privilegi di cui alla lettera e), paragrafo 1, sono esercitati soltanto qualora gli istruttori si siano sottoposti, nel corso dell'ultimo anno, a un addestramento di aggiornamento presso un'ATO durante il quale la competenza richiesta per potere insegnare in un corso in conformità alla norma FCL.745.A sia ritenuta soddisfacente dall'HT.
- 3) Gli istruttori titolari dei privilegi di cui alla lettera e), paragrafo 1, possono fungere da istruttori di un corso come indicato alla lettera e), paragrafo 1, punto ii), a condizione che:
- i) abbiano 25 ore di esperienza come istruttori di volo durante l'addestramento in conformità alla norma FCL.745.A;
 - ii) abbiano superato una valutazione delle competenze per questo privilegio; e
 - iii) soddisfino i requisiti di attività di volo recente di cui alla lettera e), paragrafo 2.
- 4) Tali privilegi sono inseriti nel registro degli istruttori e firmati dall'esaminatore.

▼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

▼ B

- 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:
 - 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.

▼ M7**FCL.930 Corso di addestramento**

- a) I richiedenti un certificato di istruttore devono aver completato un corso di istruzione teorica e di addestramento al volo presso un'ATO. I richiedenti un certificato di istruttore per alianti e palloni liberi devono aver completato un corso di istruzione teorica e di addestramento al volo presso una DTO.
- b) In aggiunta agli elementi specifici stabiliti nel presente allegato (parte FCL) per ogni categoria di istruttore, il corso di addestramento deve contemplare gli elementi richiesti al punto FCL.920.

▼ B**FCL.935 Valutazione della competenza****▼ M11**

- a) Ad eccezione dell'istruttore per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCCI), dell'istruttore per l'addestramento sui dispositivi di simulazione di volo (STI), dell'istruttore per l'abilitazione al volo in montagna (MI) e dell'istruttore per le prove in volo (FTI), il richiedente un certificato di istruttore deve superare una valutazione della competenza nella categoria di aeromobili appropriata, nella classe o nel tipo pertinenti o nell'FSTD appropriato, per dimostrare a un esaminatore qualificato conformemente alla sottoparte K del presente allegato la capacità di addestrare un allievo pilota al livello richiesto per il rilascio della licenza, dell'abilitazione o del certificato pertinenti.

▼ B

- 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.

▼ M11**FCL.940 Validità dei certificati di istruttore**

Ad eccezione del MI, e fatto salvo quanto stabilito alla norma FCL.900, lettera b), punto 1), e alla norma FCL.915, lettera e), punto 2), i certificati di istruttore sono validi per un periodo di tre 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***▼ M11****FCL.905.FI FI — Privilegi e condizioni**

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

▼ M12

- a) una PPL e una LAPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- b) le abilitazioni per classe e per tipo aeromobili a equipaggio singolo, ad eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo;

▼ M11

- c) le abilitazioni per classe e per tipo per velivoli a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, in operazioni a equipaggio plurimo, purché i FI soddisfino una delle condizioni seguenti:
 - 1) essere o essere stati titolari di un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo;
 - 2) aver assolto:
 - i) almeno 500 ore come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su velivoli;
 - ii) il corso di addestramento per un MCCI conformemente alla norma FCL.930.MCCI;

▼ M11

- d) le abilitazioni per tipo per dirigibili a equipaggio singolo o plurimo;
- e) una CPL nella categoria di aeromobili appropriata, a condizione che i FI abbiano accumulato almeno 200 ore di istruzione di volo in detta categoria di aeromobili;
- f) l'abilitazione al volo notturno, purché i FI soddisfino tutte le condizioni seguenti:
 - 1) essere qualificato al volo notturno nella categoria di aeromobili appropriata;
 - 2) aver dimostrato la capacità di impartire istruzione al volo notturno a un FI qualificato conformemente alla lettera j);
 - 3) soddisfare il requisito in materia di esperienza nel volo notturno di cui alla norma FCL.060, lettera b), punto 2);

▼ M12

- g) un'abilitazione al traino o al volo acrobatico, a condizione che si detengano tali privilegi e che l'FI abbia dimostrato la capacità di impartire istruzione per tale abilitazione a un FI qualificato conformemente alla lettera j);
- h) una BIR o una IR nella categoria di aeromobili appropriata, a condizione che l'FI rispetti le seguenti condizioni:
 - 1) abbia completato come allievo pilota il corso di addestramento IRI e abbia superato una valutazione della competenza per il certificato IRI;
 - 2) rispetti le norme FCL.915.CRI, lettera a), FCL.930.CRI e FCL.935 nel caso di velivoli plurimotore e le norme FCL.910.TRI, lettera c), punto 1, e FCL.915.TRI, lettera d), punto 2, nel caso di elicotteri plurimotore;
 in aggiunta alle condizioni di cui ai punti 1 e 2:
 - 3) se durante un corso di addestramento approvato presso un'ATO l'FI fornisce addestramento negli FSTD o supervisiona i voli di addestramento degli allievi pilota in comando effettuati in IFR, l'FI deve aver completato almeno 50 ore di volo in IFR dopo il rilascio della BIR o della IR, di cui un massimo di 10 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;
 - 4) se fornisce addestramento su un aeromobile, l'FI deve aver completato almeno 200 ore di volo in IFR, di cui un massimo di 50 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;

▼ M11

- i) le abilitazioni per classe o per tipo su aeromobili plurimotore a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, purché i FI soddisfino le condizioni seguenti:
 - 1) nel caso dei velivoli, essere conformi alla norma FCL.915.CRI, lettera a), e alle norme FCL.930.CRI e FCL.935;
 - 2) nel caso degli elicotteri, essere conformi alla norma FCL.910.TRI, lettera c), punto 1), e alla norma FCL.915.TRI, lettera d), punto 2);
- j) un certificato FI, IRI, CRI, STI o MI, purché i FI soddisfino tutte le condizioni seguenti:

▼ M12

- 1) aver completato almeno 500 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata;

▼ M11

- 2) aver superato una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935 nella categoria di aeromobili appropriata per dimostrare a un esaminatore di istruttori di volo (FIE) la capacità di poter esercitare la funzione di istruttore per il certificato pertinente;

▼ M11

- k) una MPL, purché i FI soddisfino tutte le condizioni seguenti:
- 1) per la fase primaria di volo dell'addestramento, aver accumulato almeno 500 ore di volo in qualità di pilota di velivoli, di cui almeno 200 di istruzione di volo;
 - 2) per la fase dell'addestramento di base:
 - i) possedere un'abilitazione IR su velivoli plurimotore e il privilegio per esercitare la funzione di istruttore per una IR;
 - ii) aver accumulato almeno 1 500 ore di volo in operazioni a equipaggio plurimo.
 - 3) nel caso di FI già qualificati per esercitare funzioni di istruttore 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) l'osservazione di cinque sessioni di istruzione di volo nella fase 3 di un corso MPL;
 - iii) l'osservazione di cinque sessioni di istruzione di volo nella fase 4 di un corso MPL;
 - iv) l'osservazione di cinque sessioni periodiche dell'operatore di addestramento al volo per i voli di linea;
 - v) il contenuto del corso MCCI.

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

▼ B

FCL.910.FI FI — Privilegi ristretti

▼ M7

- a) I privilegi di un/una FI sono limitati al condurre l'addestramento al volo sotto la supervisione di un/una FI qualificato/a per la stessa categoria di aeromobili, designato/a a tale scopo dalla DTO o dall'ATO, nei casi seguenti:

▼ M12

- 1) per il rilascio della PPL e della LAPL;

▼ B

- 2) in tutti i corsi integrati a livello di PPL, in caso di velivoli e di elicotteri;

▼ M12

- 3) per abilitazioni per classe e per tipo aeromobili monomotore a equipaggio singolo, ad eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo;

▼ 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.

▼ B

- 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;
 - 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;

▼ M12

- 3) per l'FI(As), 15 ore o 50 decolli di istruzione di volo che coprono l'intero programma di addestramento per il rilascio di una PPL(As).

▼ B**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:

▼ M11

- i) ad eccezione di un FI(A) che fornisce addestramento unicamente per la LAPL(A), aver superato l'esame teorico della CPL, che può essere sostenuto senza completare un corso di istruzione teorica CPL e non è valido per il rilascio di una CPL; e

▼ B

- 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 pistoni 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

▼ M11

- 2) almeno 200 nella funzione di pilota in comando se il richiedente è titolare quanto meno di una PPL(H) e ha superato l'esame teorico della CPL, che può essere sostenuto senza completare un corso di istruzione teorica CPL e non è valido per il rilascio di una CPL;

▼ B

- 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);

▼ M12**▼ 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;

▼ M12

- 2) almeno 100 ore di istruzione delle conoscenze teoriche, compresi i test di valutazione dei progressi;

▼ B

- 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;

▼ M12

- ii) nel caso di un FI(As), almeno 20 ore di istruzione di volo, di cui 15 devono essere istruzione di volo a doppio comando;

- 4) i richiedenti di un certificato FI in un'altra categoria di aeromobili che sono o sono stati titolari di un FI(A), di un FI(H) o di un FI(As) devono ricevere crediti pari a 55 ore ai fini del requisito di cui alla lettera b), punto 2.

▼ M11

- c) i richiedenti il certificato FI che sono o sono stati titolari di qualsiasi altro certificato di istruttore rilasciato in conformità del presente allegato sono ritenuti conformi ai requisiti di cui alla lettera b), punto 1).

FCL.940.FI FI — Rinnovo e ripristino

- a) Rinnovo

- 1) Ai fini del rinnovo di un certificato FI i titolari devono soddisfare, entro la data di scadenza del certificato FI, almeno due dei tre requisiti seguenti:

- i) aver accumulato

▼ M12

- A) nel caso di un FI(A) e di un FI(H), almeno 50 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata in qualità di FI, TRI, CRI, IRI, MI o esaminatori. Se i privilegi per impartire l'istruzione per la BIR e la IR devono essere rinnovati, 10 di tali 50 ore devono essere di istruzione di volo per una BIR o una IR e devono essere state completate entro gli ultimi 12 mesi immediatamente precedenti la data di scadenza del certificato FI;

▼ M11

B) nel caso di un FI(As), almeno 20 ore di istruzione di volo su dirigibili in qualità di FI, IRI o esaminatore. Ai fini del rinnovo dei privilegi di istruttore per la IR, 10 di tali ore di volo devono essere ore di istruzione di volo per una IR e devono essere compiute nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato FI;

▼ M12**▼ M11**

ii) aver completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di FI presso un'ATO o presso l'autorità competente. FI(B) e FI(S) possono completare tale addestramento di aggiornamento per istruttori presso una DTO;

iii) aver superato una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935 nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato FI.

▼ M12

2) 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), i titolari del certificato FI pertinente devono superare una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.

▼ M11

b) Ripristino.

Se il certificato FI è scaduto, i richiedenti devono, entro un periodo di 12 mesi precedente la data di presentazione della domanda di ripristino, completare un corso di aggiornamento per istruttori in qualità di FI presso un'ATO o un'autorità competente o, nel caso di FI(B) o FI(S), presso un'ATO, una DTO o un'autorità competente, e completare una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.

▼ B**SEZIONE 4*****Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione per tipo — TRI*****▼ M14****FCL.905.TRI TRI — Privilegi e condizioni**

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

1) ► **M12** il rinnovo e il ripristino di una IR, purché il TRI sia titolare di una IR valida; ◀

2) il rilascio di un certificato TRI o SFI, purché il titolare soddisfi tutte le condizioni seguenti:

i) aver accumulato almeno 50 ore di esperienza di istruttore in qualità di TRI o SFI in conformità al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 965/2012;

ii) aver condotto il programma di istruzione di volo della parte pertinente del corso di addestramento TRI in conformità alla norma FCL.930.TRI, lettera a), punto 3), in modo soddisfacente per il capo istruttore di un'ATO;

3) nel caso del TRI per velivoli a equipaggio singolo:

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

▼ M14

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, purché l'istruttore TRI soddisfi una delle condizioni seguenti:

- A) essere o essere stato titolare di un certificato TRI per velivoli a equipaggio plurimo;
 - B) aver accumulato almeno 500 ore su velivoli in operazioni a equipaggio plurimo e aver completato un corso di addestramento MCCI in conformità alla norma FCL.930.MCCI;
- ii) il corso MPL nella fase di base, purché sia titolare dei privilegi estesi alle operazioni a equipaggio plurimo e sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A);
- 4) nel caso del TRI per velivoli a equipaggio plurimo:
- i) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per:
 - A) velivoli a equipaggio plurimo;
 - B) velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo se il richiedente intende acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio plurimo;
 - ii) l'addestramento MCC;
 - iii) il corso MPL nelle fasi di base, intermedia e avanzata purché, per la fase di base, sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A);
- 5) nel caso del TRI per elicotteri:
- i) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;

▼ M16

- ii) l'addestramento MCC, purché abbia completato 350 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;

▼ M14

- 6) nel caso del TRI per convertiplani:
- i) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per convertiplani;
 - ii) l'addestramento MCC.
- b) I privilegi di un TRI comprendono i privilegi per effettuare una valutazione pratica dell'EBT presso un operatore EBT, a condizione che l'istruttore soddisfi i requisiti di cui all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 per la standardizzazione degli istruttori EBT presso tale operatore EBT.

▼ M11**FCL.910.TRI TRI — Privilegi ristretti**

- a) Generalità. Se l'addestramento TRI si svolge soltanto in un FSTD, i privilegi del TRI sono ristretti all'addestramento nell'FSTD. Tale restrizione deve tuttavia includere i seguenti privilegi per condurre, nell'aeromobile:
- 1) LIFUS, a condizione che il corso di addestramento TRI comprendesse l'addestramento di cui alla norma FCL.930.TRI, lettera a), punto 4).i);
 - 2) addestramento alle operazioni di atterraggio, a condizione che il corso di addestramento TRI comprendesse l'addestramento di cui alla norma FCL.930.TRI, lettera a), punto 4).ii); o

▼ M11

- 3) volo di addestramento di cui alla norma FCL.060, lettera c), punto 2), a condizione che il corso di addestramento TRI comprendesse l'addestramento di cui alla lettera a), punto 1) o punto 2).

La restrizione dell'FSTD è rimossa se i TRI hanno completato una valutazione della competenza nell'aeromobile.

- b) TRI per velivoli e per convertiplani — TRI(A) e TRI(PL). I privilegi dei TRI sono ristretti al tipo di velivolo o convertiplano con il quale si sono svolti l'addestramento e la valutazione della competenza. Se non diversamente stabilito negli OSD, ai fini dell'estensione dei privilegi dei TRI ad altri tipi, i TRI devono:

- 1) aver compiuto nei 12 mesi precedenti la richiesta almeno 15 tratte, inclusi decolli e atterraggi, sul tipo di aeromobile applicabile, delle quali un massimo di sette possono essere effettuate in un FSTD;
- 2) aver completato le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e le parti dell'istruzione di volo del corso TRI applicabile;
- 3) aver superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o a un TRE, qualificato in conformità della sottoparte K del presente allegato, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di un'abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.

I privilegi dei TRI devono essere estesi a ulteriori varianti in conformità degli OSD se i TRI hanno completato le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e le parti dell'istruzione di volo del corso TRI applicabile.

- c) TRI per elicotteri — TRI(H).

- 1) I privilegi dei TRI(H) sono ristretti al tipo di elicottero nel quale è effettuata la valutazione della competenza ai fini del rilascio del certificato TRI. Salvo diversamente stabilito negli OSD, ai fini dell'estensione dei privilegi dei TRI a ulteriori tipi, i TRI devono:

- i) aver completato le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e le parti dell'istruzione di volo del corso TRI;
- ii) aver compiuto nei 12 mesi precedenti la data della richiesta almeno 10 ore sul tipo di elicottero applicabile, di cui un massimo di cinque ore possono essere effettuate in un FFS o un FTD 2/3; e
- iii) aver superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o a un TRE, qualificato in conformità della sottoparte K del presente allegato, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di un'abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.

I privilegi dei TRI devono essere estesi a ulteriori varianti in conformità degli OSD se i TRI hanno completato le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e le parti dell'istruzione di volo del corso TRI applicabile.

▼ M16

- 2) Ai fini dell'estensione dei privilegi di un TRI(H) alle operazioni a equipaggio plurimo nello stesso tipo di elicotteri a equipaggio singolo, il titolare deve avere almeno 350 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili o avere almeno 100 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo sul tipo specifico negli ultimi due anni.
- 3) Prima che i privilegi di un TRI(H) siano estesi da elicotteri a equipaggio singolo a elicotteri a equipaggio plurimo, il titolare deve ottemperare alla norma FCL.915.TRI, lettera d), punto 3).

▼ M11

- d) In deroga alle lettere precedenti, i titolari di un certificato TRI ai quali è stata rilasciata un'abilitazione per tipo in conformità alla norma FCL.725, lettera e), hanno il diritto di ottenere l'estensione dei loro privilegi TRI a tale nuovo tipo di aeromobile.

▼ B**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;

▼ M11

- c) per un certificato TRI(SpA):
 - 1) aver compiuto, nei 12 mesi precedenti la data della richiesta, almeno 30 tratte, inclusi decolli e atterraggi, come pilota in comando sul tipo di velivolo applicabile, di cui un massimo di 15 possono essere effettuate in un FSTD rappresentativo di tale tipo; e

▼ B

- 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);

▼ M16

- d) per un TRI(H):
 - 1) per un certificato TRI(H) per elicotteri monomotore a equipaggio singolo:
 - i) aver completato 250 ore come pilota su elicotteri; o
 - ii) essere titolare di un certificato FI(H);
 - 2) per un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore a equipaggio singolo:
 - i) aver completato 500 ore come pilota di elicotteri, incluse 100 ore come pilota in comando su elicotteri plurimotore a equipaggio singolo; o
 - ii) essere titolare di un certificato FI(H) e aver completato 100 ore di tempo di volo di come pilota su elicotteri plurimotore;
 - 3) per un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore, aver completato 1 000 ore di tempo di volo come pilota su elicotteri e avere 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili o 100 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo sul tipo per il quale si intende ottenere il certificato TRI(H);

▼ 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

▼ B

- 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**▼ M11**

- a) Il corso di addestramento TRI deve essere condotto nell'aeromobile solo se non è disponibile ed accessibile un FSTD e deve includere:

▼ B

- 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;

▼ M11

- 3) cinque ore di istruzione di volo sull'aeromobile appropriato o su un FSTD rappresentativo di tale aeromobile per aeromobili ad equipaggio singolo e 10 ore su aeromobili ad equipaggio plurimo o su un FSTD rappresentativo di tale aeromobile;
- 4) l'addestramento seguente, a seconda dei casi:
 - i) addestramento specifico aggiuntivo prima di condurre LIFUS;
 - ii) addestramento specifico aggiuntivo prima di erogare addestramento alle operazioni di atterraggio. Tale addestramento nell'FSTD deve prevedere l'addestramento per le procedure di emergenza relative all'aeromobile.

▼ B

- 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.

▼ M11**FCL.935.TRI TRI — Valutazione della competenza**

- a) La valutazione della competenza per un TRI per MPA e PL deve essere condotta in un FFS. In caso di mancata disponibilità di un FFS, dovrà essere utilizzato un aeromobile.
- b) La valutazione della competenza per un TRI per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo ed elicotteri deve essere condotta in uno dei dispositivi seguenti:
 - 1) un FFS disponibile e accessibile;
 - 2) in caso di mancata disponibilità o accessibilità di un FFS, in una combinazione di FSTD e aeromobile;
 - 3) in caso di mancata disponibilità o accessibilità di un FSTD, in un aeromobile.

▼ **M11****FCL.940.TRI TRI — Rinnovo e ripristino**

a) Rinnovo

1) Velivoli

Ai fini del rinnovo di un certificato TRI(A), i richiedenti devono, entro i 12 mesi immediatamente precedenti la data di scadenza del certificato, soddisfare almeno due dei tre requisiti seguenti:

- i) sottoporsi a una delle seguenti parti di un corso di addestramento completo per l'abilitazione per tipo o ricorrente: una sessione di simulazione di volo di almeno tre ore o un'esercitazione in volo di almeno un'ora che comprenda un minimo di due decolli e atterraggi;
- ii) un addestramento di aggiornamento per istruttori completo in qualità di TRI(A) presso un'ATO;
- iii) il superamento della valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935. I richiedenti che hanno soddisfatto i requisiti della norma FCL.910.TRI, lettera b), punto 3), sono considerati conformi al presente requisito.

2) Elicotteri e convertiplani

Ai fini del rinnovo di un certificato TRI(H) o TRI(PL), i richiedenti devono, entro il periodo di validità del certificato TRI, soddisfare almeno due dei tre requisiti seguenti:

- i) aver compiuto almeno 50 ore di istruzione di volo su ciascuno dei tipi di aeromobile per i quali sono titolari dei privilegi di istruttore o in un FSTD rappresentativo di tali tipi, di cui almeno 15 ore devono essere effettuate entro il periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato TRI. Nel caso di un TRI(PL), tali ore devono essere assolte in qualità di TRI o esaminatore dell'abilitazione per tipo (TRE), o di SFI o di esaminatore per dispositivi di addestramento al volo (SFE). Nel caso di un TRI(H) è preso in considerazione a tale fine il tempo di volo assolto in qualità di FI, istruttore per l'abilitazione al volo strumentale (IRI), istruttore per l'addestramento sui dispositivi di simulazione di volo (STI) o come esaminatore di qualsiasi tipo;
 - ii) aver completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di TRI(H) o TRI(PL), a seconda dei casi, presso un'ATO;
 - iii) aver superato, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato, una valutazione della competenza conformemente, a seconda dei casi, alla norma FCL.935, alla norma FCL.910.TRI, lettera b), punto 3), o alla norma FCL.910.TRI, lettera c), punto 3).
- 3) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato TRI, i titolari devono superare la valutazione di competenza conformemente alla norma FCL.935.
- 4) Se i TRI sono titolari di un certificato per più di un tipo di aeromobile all'interno della stessa categoria, la valutazione della competenza superata su uno di tali tipi di aeromobile garantisce il rinnovo del certificato TRI per gli altri tipi di cui sono titolari all'interno della stessa categoria di aeromobili, salvo diversamente stabilito negli OSD.
- 5) Requisiti specifici per il rinnovo di un certificato TRI(H)

I TRI(H) titolari di un certificato FI(H) nel tipo pertinente devono essere considerati conformi ai requisiti di cui alla lettera a). In tal caso, il certificato TRI(H) è valido fino alla data di scadenza del certificato FI(H).

b) Ripristino

Ai fini del ripristino di un certificato TRI, i richiedenti devono, nei 12 mesi immediatamente precedenti la data della domanda, aver superato la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935 e aver completato:

▼ M11

- 1) per i velivoli:
 - i) almeno 30 tratte, inclusi decolli e atterraggi, sul tipo di velivolo applicabile, delle quali un massimo di 15 possono essere compiute in un FFS;
 - ii) un addestramento di aggiornamento in qualità di TRI presso un'ATO, nel quale devono essere trattati gli elementi pertinenti del corso di addestramento TRI.
- 2) Per elicotteri e convertiplani:
 - i) almeno 10 ore di volo, inclusi decolli e atterraggi, sul tipo di aeromobile applicabile, delle quali un massimo di cinque possono essere compiute in un FFS o in un FTD 2/3;
 - ii) un addestramento di aggiornamento in qualità di TRI presso un'ATO, nel quale devono essere trattati gli elementi pertinenti del corso di addestramento TRI.
- 3) Nel caso di richiedenti che sono titolari di un certificato per più di un tipo di aeromobile all'interno della stessa categoria, la valutazione della competenza superata su uno di tali tipi di aeromobile garantisce il rinnovo del certificato TRI per gli altri tipi di cui sono titolari all'interno della stessa categoria di aeromobili, salvo diversamente stabilito negli OSD.

▼ B*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.

▼ M11

b *bis*) I privilegi dei CRI consistono nel fornire istruzione per le abilitazioni per classe e per tipo per velivoli a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, in operazioni a equipaggio plurimo, purché i CRI soddisfino una delle condizioni seguenti:

- 1) essere o essere stati titolari di un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo;
- 2) avere accumulato almeno 500 ore su velivoli in operazioni a equipaggio plurimo e aver completato un corso di addestramento MCCI in conformità alla norma FCL.930.MCCI.

▼ 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;

▼ M11

3) cinque ore di istruzione di volo su velivoli plurimotore o su un FSTD rappresentativo di tale classe o tipo di velivolo, delle quali almeno tre ore sul velivolo, o almeno tre ore di istruzione di volo su velivoli monomotore, fornite da un FI(A) qualificato conformemente alla norma FCL.905.FI, lettera j).

▼ B

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.

▼ M11**FCL.940.CRI CRI — Rinnovo e ripristino**

a) Ai fini del rinnovo di un certificato CRI, i richiedenti devono soddisfare, entro il periodo di validità del certificato CRI, almeno due dei tre requisiti seguenti:

- 1) condurre almeno 10 ore di istruzione di volo in qualità di CRI. Se i richiedenti sono titolari di privilegi CRI su velivoli sia monomotore sia plurimotore, tali ore di istruzione di volo devono essere suddivise in modo uguale tra velivoli monomotore e plurimotore;

▼ M11

- 2) completare un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di CRI presso un'ATO o presso un'autorità competente.
 - 3) superare la valutazione della competenza conformemente alla norma 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, i titolari devono aver soddisfatto il requisito di cui alla lettera a), punto 3).
- c) Ripristino

Il certificato CRI, se è scaduto, dev'essere ripristinato se i richiedenti nel periodo di 12 mesi precedente la richiesta di ripristino hanno:

- 1) completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di CRI presso un'ATO o presso un'autorità competente.
- 2) superato una valutazione della competenza come richiesto dalla norma FCL.935.

▼ B*SEZIONE 6****Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione al volo strumentale — IRI*****FCL.905.IRI IRI — Privilegi e condizioni****▼ M12**

- a) I privilegi degli IRI consistono nell'impartire l'istruzione per il rilascio, il rinnovo e il ripristino di una BIR e di una IR nella 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.

▼ M12**FCL.915.IRI IRI — Prerequisiti**

I richiedenti di un certificato IRI devono:

- a) nel caso di un IRI(A):
- 1) per fornire l'addestramento negli FSTD durante un corso di addestramento approvato presso un'ATO, aver completato almeno 200 ore di volo in IFR dopo il rilascio della BIR o della IR, di cui almeno 50 ore devono essere su velivoli;
 - 2) per fornire l'addestramento su un velivolo, aver completato almeno 800 ore di volo in IFR, di cui almeno 400 ore devono essere su velivoli;
 - 3) per richiedere un IRI(A) per velivoli plurimotore, rispettare i requisiti delle norme FCL.915.CRI, lettera a), FCL.930.CRI e FCL.935;

▼ M12

- b) per un IRI(H):
- 1) per fornire l'addestramento negli FSTD durante un corso di addestramento approvato presso un'ATO, aver completato almeno 125 ore di volo in IFR dopo il rilascio della IR, di cui almeno 65 ore devono essere di tempo di volo strumentale su elicotteri;
 - 2) per fornire l'addestramento su un elicottero, aver completato almeno 500 ore di volo in IFR, di cui almeno 250 ore devono essere di tempo di volo strumentale su elicotteri; e

▼ M16

- 3) se intendono ottenere privilegi per fornire addestramento su elicotteri plurimotore, rispettare i requisiti della norma FCL.910.TRI, lettera c), punto 1), e della norma FCL.915.TRI, lettera d), punto 2);

▼ M12

- c) i richiedenti di un certificato IRI(As) devono aver completato almeno 300 ore di volo in IFR, di cui almeno 100 ore devono essere di tempo di volo strumentale su dirigibili.

▼ B**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;

▼ M11

- ii) per la IRI(H), almeno 10 ore di istruzione di volo su un elicottero, un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II/III; nel caso di richiedenti titolari di un certificato FI(H), il numero di ore è ridotto ad almeno cinque;

▼ B

- 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*****▼ M11****FCL.905.SFI SFI — Privilegi e condizioni**

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

▼ M11

- 1) il rinnovo e il ripristino di una IR, a condizione che siano o siano stati titolari di una IR nella categoria di aeromobili pertinente;
 - 2) il rilascio di una IR, a condizione che siano o siano stati titolari di una IR nella categoria di aeromobili pertinente e abbiano completato un corso di addestramento IRI.
- b) I privilegi degli SFI per velivoli a equipaggio singolo consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo per:
- 1) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, se i richiedenti intendono acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio singolo.

I privilegi degli SFI per velivoli a equipaggio singolo 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, purché gli SFI soddisfino una delle condizioni seguenti:

- i) essere o essere stati titolari di un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo;
 - ii) avere accumulato almeno 500 ore su velivoli in operazioni a equipaggio plurimo e aver completato un corso di addestramento MCCI in conformità della norma FCL.930.MCCI;
- 2) i corsi di addestramento MMC e MPL nella fase di base, purché i privilegi degli SFI(SpA) siano stati estesi alle operazioni a equipaggio plurimo conformemente al punto 1).
- c) I privilegi degli SFI per velivoli a equipaggio plurimo consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo per:
- 1) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli a equipaggio plurimo e, se i richiedenti intendono acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio plurimo, per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo;
 - 2) il corso di addestramento MCC;
 - 3) il corso MPL nelle fasi di base, intermedia e avanzata, a condizione che, per la fase di base, siano o siano stati titolari di un certificato FI(A) o IRI(A).
- d) I privilegi degli SFI per elicotteri consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo per:
- 1) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;

▼ M16

- 2) l'addestramento MCC, purché abbiano almeno 350 ore come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili.

▼ M14

- e) I privilegi di uno SFI comprendono i privilegi per effettuare una valutazione pratica dell'EBT presso un operatore EBT, a condizione che l'istruttore soddisfi i requisiti di cui all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 per la standardizzazione degli istruttori EBT presso tale operatore EBT.

▼ M11**FCL.910.SFI SFI — Privilegi ristretti**

I privilegi degli 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 se i titolari hanno:

▼ M11

- a) completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo;
- b) completato le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e il contenuto della parte FSTD del programma di istruzione di volo del corso TRI applicabile;
- c) effettuato, in un corso completo per l'abilitazione per tipo, almeno tre ore di istruzione di volo in relazione ai compiti di uno SFI sul tipo applicabile sotto la supervisione di un TRE o di uno SFE qualificato a tali fini e in modo soddisfacente per questi ultimi.

I privilegi degli SFI devono essere estesi a ulteriori varianti in conformità degli OSD se gli SFI hanno completato le parti per tipo pertinenti dell'addestramento tecnico e il contenuto della parte FSTD del programma di istruzione di volo del corso TRI applicabile.

▼ B**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

▼ M16

- 2) nel caso di elicotteri a equipaggio plurimo, almeno 1 000 ore di esperienza di volo come pilota su elicotteri, comprendenti almeno 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;

▼ B

- 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;

▼ M16

- 4) nel caso di elicotteri monomotore a equipaggio singolo, aver completato 250 ore come pilota su elicotteri;
- 5) nel caso di elicotteri a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, aver completato almeno 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili.

▼ B**FCL.930.SFI SFI — Corso di addestramento****▼ M14**

- 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) le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e il contenuto della parte FSTD del programma di istruzione di volo del corso di addestramento TRI applicabile;
 - 3) 25 ore di istruzione all'insegnamento e apprendimento.

▼ B

- 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.

▼ M11**FCL.940.SFI SFI — Rinnovo e ripristino**

a) Rinnovo

Ai fini del rinnovo di un certificato SFI, i richiedenti devono soddisfare, prima della data di scadenza del certificato SFI, almeno due dei tre requisiti seguenti:

- 1) aver assolto almeno 50 ore in qualità di istruttore o esaminatore su FSTD, di cui almeno 15 ore nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato SFI;
 - 2) aver completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di SFI presso un'ATO;
 - 3) aver superato le corrispondenti sezioni della valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.
- b) I richiedenti devono inoltre aver completato, su un FFS, i controlli di professionalità per il rilascio delle abilitazioni per tipo di aeromobile specifico, rappresentanti i tipi per i quali sono titolari dei privilegi.
 - c) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato SFI, i titolari devono soddisfare il requisito di cui alla lettera a), punto 3).
 - d) Nel caso di un SFI titolare di un certificato per più di un tipo di aeromobile all'interno della stessa categoria, la valutazione della competenza superata su uno di tali tipi garantisce il rinnovo del certificato SFI per gli altri tipi di cui è titolare all'interno della stessa categoria di aeromobili, salvo diversamente stabilito negli OSD.

e) Ripristino

Ai fini del ripristino del certificato SFI i richiedenti devono, entro il periodo di 12 mesi immediatamente precedente la richiesta di ripristino, soddisfare tutte le condizioni seguenti:

- 1) aver completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di SFI presso un'ATO;

▼ M11

- 2) aver superato la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.
- 3) aver completato, su un FSTD, un test di abilitazione per il rilascio delle abilitazioni per tipo di aeromobile specifico, rappresentanti i tipi per i quali devono essere ripristinati i privilegi.

▼ B*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.

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;

▼ M16

- b) avere almeno:
- 1) nel caso di velivoli, dirigibili e convertiplani, 1 500 ore di esperienza di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo, di cui almeno 350 ore nella categoria di aeromobili appropriata;
 - 2) nel caso di elicotteri, 1 000 ore di esperienza di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo, di cui almeno 350 su elicotteri.

▼ B**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;

▼B

- 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 MCC, 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;

▼M12

- 2) il rilascio, il rinnovo o il ripristino di una BIR, di una IR e di un'abilitazione per classe o per tipo aeromobili a equipaggio singolo, ad eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo.

▼B

- 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.

▼M11**FCL.910.STI STI — Privilegi ristretti**

I privilegi degli STI sono ristretti all'FSTD utilizzato durante il corso di addestramento STI.

I privilegi possono essere estesi ad altri FSTD rappresentativi di altri tipi di aeromobili se, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la richiesta, i titolari hanno:

- a) completato il contenuto FSTD del corso CRI o TRI sulla classe o sul tipo di aeromobile per il quale si intendono ottenere i privilegi;
- b) superato, nell'FSTD nel quale deve essere condotta l'istruzione di volo, la sezione applicabile dei controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato per la classe o il tipo di aeromobile corrispondenti.

▼ M11

Per gli STI(A) che insegnano soltanto su BITD, i controlli di professionalità includono solo le esercitazioni appropriate per il test di abilitazione per il rilascio di una PPL(A);

- c) condotto, nell'ambito di un corso CPL, IR, PPL o di un corso per l'abilitazione per classe o per tipo, almeno tre ore di istruzione di volo sotto la supervisione di un FI, di un CRI(A), di un IRI o di un TRI designato a tale scopo dall'ATO, di cui almeno un'ora di istruzione di volo sotto la supervisione di un FIE nella categoria di aeromobili appropriata.

FCL.915.STI STI — Prerequisiti

a) I richiedenti il rilascio di un certificato STI devono:

- 1) essere o essere stati titolari, nei tre anni precedenti la data della richiesta, di una licenza di pilota e dei privilegi di istruttore appropriati ai corsi nei quali intendono insegnare;
- 2) aver completato in un FSTD, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data della richiesta, i controlli di professionalità pertinenti per l'abilitazione per classe o per tipo.

I richiedenti il rilascio di uno STI(A) che intendono insegnare soltanto su BITD devono completare solo le esercitazioni appropriate per un test di abilitazione per il rilascio di una PPL(A).

- b) Oltre ai requisiti stabiliti alla lettera a), i richiedenti il rilascio di un certificato STI(H) devono aver compiuto almeno un'ora di tempo di volo in qualità di osservatore nella cabina di pilotaggio del tipo di elicottero applicabile nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data della richiesta.

▼ B**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.

▼ M11**FCL.940.STI STI — Rinnovo e ripristino del certificato STI**

a) Rinnovo

Ai fini del rinnovo del certificato STI i richiedenti devono, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato STI, soddisfare tutte le condizioni seguenti:

- 1) aver condotto almeno tre ore di istruzione di volo in un FSTD, come parte di un corso completo CPL, IR, PPL o di un corso per l'abilitazione per classe o per tipo;
- 2) aver superato, nell'FSTD nel quale è condotta l'istruzione di volo, le sezioni applicabili dei controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato per la classe o il tipo di aeromobile corrispondenti.

▼ M11

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

b) Ripristino

Ai fini del ripristino del certificato STI, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la richiesta di ripristino, i richiedenti devono:

- 1) completare un addestramento di aggiornamento in qualità di STI presso un'ATO;
- 2) superare, nell'FSTD nel quale è condotta l'istruzione di volo, le sezioni applicabili dei controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato per la classe o il tipo di aeromobile corrispondenti.

Per gli STI(A) che insegnano 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) condurre, nella categoria di aeromobile pertinente, nell'ambito di un corso completo CPL, IR, PPL o di un corso per l'abilitazione per classe o per tipo, almeno tre ore di istruzione di volo sotto la supervisione di un FI, di un CRI, di un IRI o di un TRI designato a tale scopo dall'ATO, di cui almeno un'ora di istruzione di volo sotto la supervisione di un esaminatore per istruttore di volo (FIE).

▼ B*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) 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
 - ii) 5 ore di istruzione di volo per le prove in volo nei 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato FTI; oppure

▼ B

- 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**▼ M11****FCL.1000 Certificati di esaminatore**

a) Generalità

I titolari di un certificato di esaminatore devono:

- 1) essere titolari, salvo diversamente stabilito nel presente allegato, di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato equivalenti a quelli per i quali sono autorizzati a condurre i test di abilitazione, i controlli di professionalità o le valutazioni della competenza, e del privilegio di istruttore per i relativi corsi;
- 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 condotti sull'aeromobile.

b) Condizioni speciali

- 1) L'autorità competente può rilasciare un certificato specifico che attribuisce i privilegi per condurre i test di abilitazione, i controlli di professionalità e la valutazione della competenza se non è possibile soddisfare i requisiti di cui alla presente sottoparte a causa dell'introduzione di uno dei seguenti elementi:

- i) nuovi aeromobili negli Stati membri o nella flotta di un operatore;
- ii) nuovi corsi di addestramento nel presente allegato.

Tale certificato è limitato ai test di abilitazione, ai controlli di professionalità e alle valutazioni della competenza necessari ai fini dell'introduzione del nuovo tipo di aeromobile o del nuovo corso di addestramento e la sua validità non deve essere in nessun caso 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 certificato di esaminatore.
- 3) In caso di mancata disponibilità di un esaminatore qualificato, le autorità competenti possono di volta in volta autorizzare per l'esecuzione di test di abilitazione, controlli di professionalità e valutazioni della competenza, ispettori o esaminatori che non soddisfano i pertinenti requisiti di istruttore o per l'abilitazione per classe o per tipo di cui alla lettera a).

c) Esame effettuato al di fuori del territorio degli Stati membri:

- 1) in deroga alla lettera a), nel caso di test di abilitazione e controlli di professionalità effettuati al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, l'autorità competente deve rilasciare un certificato di esaminatore ai richiedenti titolari di licenza di pilota conforme all'allegato 1 della convenzione di Chicago, a condizione che tali richiedenti:

▼ M11

- i) siano titolari almeno di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato equivalente a quello per cui sono autorizzati a condurre i test di abilitazione, i controlli di professionalità o le valutazioni della competenza, e, in ogni caso, almeno di una CPL;
 - ii) siano qualificati a operare in qualità di pilota in comando sull'aeromobile durante un test di abilitazione o i controlli di professionalità condotti sull'aeromobile;
 - iii) soddisfino i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del pertinente certificato di esaminatore; e
 - iv) dimostrino all'autorità competente un livello di conoscenza delle norme europee per la sicurezza aerea adeguato all'esercizio dei privilegi di esaminatore in conformità del presente allegato.
- 2) Il certificato di cui al punto 1) dev'essere limitato alla conduzione di test di valutazione e controlli di professionalità:
- i) al di fuori dei territori che ricadono sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago; e
 - ii) per i piloti che hanno una conoscenza sufficiente della lingua in cui è condotto il 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 di richiedenti il rilascio di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato ai quali hanno fornito più del 25 % dell'istruzione di volo richiesta per la licenza, l'abilitazione o il certificato per il quale sono effettuati il test di abilitazione o la valutazione della competenza; e
- b) test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza quando ritengono che la loro oggettività possa essere compromessa.

▼ B**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**▼ M14**

- 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

- 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;

▼ B

- 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
 - 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.

▼ M11**FCL.1025 Validità, rinnovo e ripristino dei certificati di esaminatore****a) Validità**

Un certificato di esaminatore ha validità di tre anni.

b) Rinnovo

Ai fini del rinnovo di un certificato di esaminatore, i titolari devono soddisfare tutte le condizioni seguenti:

▼ M14

- 1) aver condotto, prima della data di scadenza del certificato, almeno sei test di abilitazione, controlli di professionalità, valutazioni della competenza o fasi di valutazione EBT durante un modulo EBT di cui all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.231, del regolamento (UE) n. 965/2012;
- 2) aver completato, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato, un corso di aggiornamento per esaminatori erogato dall'autorità competente o erogato da un'ATO e approvato dall'autorità competente;
- 3) aver condotto, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato di esaminatore, uno dei test di abilitazione, dei controlli di professionalità, delle valutazioni della competenza o delle fasi di valutazione EBT di cui al punto 1), e devono inoltre:

▼ M11

- i) essere valutato da un ispettore dell'autorità competente o da un esaminatore esperto appositamente autorizzato dall'autorità competente responsabile per il certificato dell'esaminatore, o
- ii) soddisfare i requisiti di cui alla norma FCL.1020.

▼ M11

Se i richiedenti il rinnovo sono titolari di privilegi per più di una categoria di esaminatore, tutti i privilegi di esaminatore possono essere rinnovati, di concerto con l'autorità competente, se i richiedenti soddisfano i requisiti di cui alla lettera b), punti 1) e 2), e alla norma FCL.1020 per una delle categorie dei certificati di esaminatore di cui sono titolari.

c) Ripristino

Se il certificato è scaduto, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi, i richiedenti devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera b), punto 2), e alla norma FCL.1020 nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la richiesta di ripristino.

d) Un certificato di esaminatore può essere rinnovato o ripristinato soltanto se i richiedenti dimostrano di continuare a soddisfare i requisiti stabiliti alle norme FCL.1010 e FCL.1030.

▼ B**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;
- 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 i 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:
 - 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;

▼ B

- 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.

▼ M12**▼ B****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;

▼ M12

- 2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di abilitazioni per tipo 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;

▼ M11

- 5) valutazioni della competenza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di un certificato TRI o SFI nella corrispondente categoria di aeromobili, a condizione che l'esaminatore abbia assolto almeno tre anni in qualità di TRE e abbia seguito un addestramento specifico per la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.1015, lettera b).

▼ B

- 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;

▼ M16

- 2) controlli di professionalità per il rinnovo e il ripristino di IR, sempre che il TRE(H) possieda una valida abilitazione IR(H);

▼ B

- 3) test di abilitazione per il rilascio di ATPL(H);

▼ M11

- 4) valutazioni della competenza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di un certificato TRI(H) o SFI(H), a condizione che l'esaminatore abbia assolto almeno tre anni in qualità di TRE e abbia seguito un addestramento specifico per la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.1015, lettera b).

▼ B**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);

▼ M16

- 6) prima che i privilegi di un TRE(H) siano estesi da operazioni a equipaggio singolo a operazioni a equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicotteri, il titolare deve avere:
- i) almeno 100 ore in operazioni a equipaggio plurimo sul tipo in questione; o
 - ii) almeno 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;

▼ B

- 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;

▼ M11

- b) controlli di professionalità per:
- 1) il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per classe e per tipo;
 - 2) il rinnovo delle IR, a condizione che abbiano compiuto almeno 1 500 ore in qualità di piloti di velivoli e almeno 450 ore di volo in condizioni IFR;
 - 3) il ripristino delle IR, a condizione che soddisfino i requisiti stabiliti alla norma FCL.1010.IRE, lettera a); e

▼ M12

- 4) il rinnovo e il ripristino delle BIR, a condizione che il CRE abbia completato:
- i) 1 500 ore di volo in qualità di pilota di velivoli; e
 - ii) 450 ore di volo in IFR; e

▼ 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);

▼ M11

- b) essere titolari di un certificato CRI o FI con privilegi di istruttore per la classe o il tipo corrispondenti;

▼ B

- 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***▼ M12****FCL.1005.IRE IRE — Privilegi**

I privilegi dei titolari di un certificato di esaminatore per l'abilitazione al volo strumentale (IRE) consistono nel condurre test di abilitazione per il rilascio e controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di BIR e IR.

▼ M11**FCL.1010.IRE IRE — Prerequisiti**

a) IRE(A)

I richiedenti un certificato IRE per velivoli devono essere titolari di un certificato IRI(A) o FI(A) con il privilegio di istruttore per la IR(A) e devono aver compiuto:

- 1) 2 000 ore di volo in qualità di pilota di velivoli; e
- 2) 450 ore di volo secondo le regole del volo strumentale, di cui 250 in qualità di istruttore.

b) IRE(H)

I richiedenti un certificato IRE per elicotteri devono essere titolari di un certificato IRI(H) o FI(H) con il privilegio di istruttore per la IR(H) e devono aver compiuto:

- 1) 2 000 ore di volo in qualità di pilota di elicotteri; e
- 2) 300 ore di volo strumentale su elicotteri, di cui 200 in qualità di istruttore.

c) IRE(As)

I richiedenti un certificato IRE per dirigibili devono essere titolari di un certificato IRI(As) o FI(As) con il privilegio di istruttore per la IR(As) e devono aver compiuto:

- 1) 500 ore di volo in qualità di pilota di dirigibili; e
- 2) 100 ore di volo strumentale su dirigibili, di cui 50 in qualità di istruttore.

▼ B*SEZIONE 6****Requisiti specifici per gli esaminatori per dispositivi di addestramento al volo — SFE*****▼ M11****FCL.1005.SFE SFE — Privilegi e condizioni**

a) SFE per velivoli [SFE(A)] e SFE per convertiplani [SFE(PL)]

I privilegi degli SFE per velivoli o convertiplani consistono nel condurre in un FFS o, per le valutazioni di cui al punto 5), sull'FSTD applicabile:

- 1) test di abilitazione e controlli di professionalità per il rilascio, il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli o convertiplani, a seconda dei casi;
- 2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino delle IR, se associati al rinnovo o al ripristino di un'abilitazione per tipo, a condizione che gli SFE abbiano superato i controlli di professionalità per il tipo di aeromobile, compresa l'abilitazione al volo strumentale nel corso dell'ultimo anno;
- 3) test di abilitazione per il rilascio della ATPL(A);
- 4) test di abilitazione per il rilascio della MPL, a condizione che gli SFE abbiano soddisfatto i requisiti di cui alla norma FCL.925; e

▼ M11

5) valutazioni della competenza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di un certificato SFI nella corrispondente categoria di aeromobili, a condizione che gli SFE abbiano assolto almeno tre anni in qualità di SFE(A) e abbiano sostenuto un addestramento specifico per la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.1015, lettera b).

b) SFE per elicotteri [(SFE(H)]

I privilegi degli SFE(H) consistono nel condurre in un FFS o, per le valutazioni di cui al punto 4), sull'FSTD applicabile:

- 1) test di abilitazione e controlli di professionalità per il rilascio, il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per tipo;
- 2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino delle IR, se tali controlli sono associati al rinnovo o al ripristino di un'abilitazione per tipo, a condizione che gli SFE abbiano superato i controlli di professionalità per il tipo di aeromobile, compresa l'abilitazione al volo strumentale nel corso dell'anno precedente i controlli di professionalità;
- 3) test di abilitazione per il rilascio della ATPL(H); e
- 4) valutazioni della competenza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di un certificato SFI(H), a condizione che abbiano assolto almeno tre anni in qualità di SFE(H) e abbiano seguito un addestramento specifico per la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.1015, lettera b).

FCL.1010.SFE SFE — Prerequisiti**▼ M12**

a) SFE(A)

I richiedenti di un certificato SFE(A) devono rispettare tutte le seguenti condizioni:

- 1) nel caso di velivoli a equipaggio plurimo:
 - i) essere o essere stati titolari di una ATPL(A) e di un'abilitazione per tipo;

▼ M14

- ii) essere titolari di un certificato SFI(A) per il tipo di velivolo applicabile; e

▼ M12

- iii) avere almeno 1500 ore di volo in qualità di piloti di velivoli a equipaggio plurimo;
- 2) nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo:
 - i) essere o essere stati titolari di una CPL(A) o di una ATPL(A) e di un'abilitazione per tipo;

▼ M14

- ii) essere titolari di un certificato SFI(A) per la classe o il tipo di velivolo applicabile; e

▼ M12

- iii) avere almeno 500 ore di volo in qualità di piloti di velivoli a equipaggio singolo;

▼ M11

3) Ai fini del rilascio iniziale di un certificato SFE, aver compiuto almeno 50 ore di istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo in qualità di TRI(A) o SFI(A) sul tipo corrispondente.

b) SFE(H)

I richiedenti un certificato SFE(H) devono rispettare tutte le condizioni seguenti:

- 1) essere o essere stati titolari di una licenza ATPL(H) e di un'abilitazione per tipo per il tipo di elicottero corrispondente;
- 2) essere titolari di un certificato SFI(H) per il tipo di elicottero corrispondente;

▼ M16

- 3) nel caso di elicotteri a equipaggio plurimo, avere almeno 1 000 ore di tempo di volo in qualità di piloti di elicotteri a equipaggio plurimo;
- 4) nel caso di elicotteri a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, aver completato almeno 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;
- 5) ai fini del rilascio iniziale di un certificato SFE, aver completato almeno 50 ore di istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo in qualità di TRI(H) o SFI(H) sul tipo corrispondente.

▼ B*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.

▼ M12

- c) FIE(As). I privilegi di un FIE sui dirigibili consistono nel condurre valutazioni della competenza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di certificati di istruttore di dirigibili, a condizione che si posseda il certificato di istruttore pertinente.

▼ B**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.
- 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.

▼ M12

▼ M8*Appendice 1***Accreditamento della conoscenza teorica****ACCREDITAMENTO DELLA CONOSCENZA TEORICA NELLA
STESSA CATEGORIA O IN UN'ALTRA CATEGORIA DI
AEROMOBILI — ISTRUZIONE INTEGRATIVA E REQUISITI
D'ESAME****▼ M14****1. LAPL e PPL**

- 1.1. Per il rilascio di una LAPL, il titolare di una LAPL in un'altra categoria di aeromobili deve ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche sulle materie comuni stabilite nella norma FCL.120, lettera a).
- 1.2. Per il rilascio di una LAPL o di una PPL, i titolari di una PPL, CPL o ATPL in un'altra categoria di aeromobili devono ricevere crediti ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche sulle materie comuni stabilite nella norma FCL.215, lettera a). Tale credito si applica anche ai richiedenti una LAPL o una PPL che siano titolari di una BPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte-BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 o di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976, ad eccezione della materia «navigazione», per la quale non si ricevono crediti.
- 1.3. Per il rilascio di una PPL, il titolare di una LAPL nella stessa categoria di aeromobili deve ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche.
- 1.4. In deroga al punto 1.2, per il rilascio di una LAPL(A) il titolare di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 con privilegi per pilotare TMG deve dimostrare un livello di conoscenze teoriche adeguato per la classe velivolo monomotore a pistoncini terrestri conformemente alla norma FCL.135.A, lettera a), punto 2.

▼ M8**2. CPL**

- 2.1. I richiedenti il rilascio di una CPL, titolari di una CPL in un'altra categoria di aeromobili, devono aver ricevuto un'istruzione teorica integrativa presso un'ATO in un corso approvato sulla base delle differenze individuate tra i programmi di studio della CPL per le diverse categorie di aeromobili.
- 2.2. I richiedenti devono superare gli esami teorici, come definito nel presente allegato (parte FCL), per le seguenti materie nelle corrispondenti categorie di aeromobili:
 - 021 — conoscenza generale dell'aeromobile: cellula e sistemi, impianto elettrico, impianti motopropulsori, equipaggiamenti di emergenza;
 - 022 — conoscenza generale dell'aeromobile: strumentazione;
 - 032/034 — prestazioni di velivoli o elicotteri, a seconda dei casi;
 - 070 — procedure operative; e
 - 080 — principi del volo.
- 2.3. I richiedenti il rilascio di una CPL che abbiano superato i corrispondenti esami teorici per una IR nella stessa categoria di aeromobili ricevono crediti relativi ai requisiti teorici nelle materie «prestazioni umane e meteorologia», a meno che non abbiano completato il corso di addestramento IR in conformità all'appendice 6, sezione A bis, del presente allegato (parte FCL).
- 2.4. I richiedenti una CPL che abbiano superato i corrispondenti esami teorici per una IR o EIR nella stessa categoria di aeromobili ricevono crediti relativi ai requisiti teorici nella materia «comunicazioni».

▼ M8**3. ATPL**

- 3.1. I richiedenti il rilascio di una ATPL, titolari di una ATPL in un'altra categoria di aeromobili, devono aver ricevuto un'istruzione teorica integrativa presso un'ATO in un corso approvato sulla base delle differenze individuate tra i programmi di studio della licenza ATPL per le diverse categorie di aeromobili.
- 3.2. I richiedenti devono superare gli esami teorici, come definito nel presente allegato (parte FCL), per le seguenti materie nelle corrispondenti categorie di aeromobili:
- 021 — conoscenza generale dell'aeromobile: cellula e sistemi, impianto elettrico, impianti motopropulsori, equipaggiamenti di emergenza;
 - 022 — conoscenza generale dell'aeromobile: strumentazione;
 - 032/034 — prestazioni di velivoli o elicotteri, a seconda dei casi;
 - 070 — procedure operative; e
 - 080 — principi del volo.
- 3.3. I richiedenti il rilascio di una ATPL(A) che abbiano superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(A) ottengono crediti relativi ai requisiti teorici nella materia «comunicazioni».
- 3.4. I richiedenti il rilascio di una ATPL(H) che abbiano superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(H) ottengono crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:
- regolamentazione aeronautica;
 - principi del volo (elicotteri); e
 - comunicazioni.
- 3.5. I richiedenti il rilascio di una ATPL(A) che abbiano superato i corrispondenti esami teorici per una IR(A) ottengono crediti relativi ai requisiti teorici nella materia «comunicazioni».
- 3.6. I richiedenti il rilascio di una ATPL(H) con una IR(H) che abbiano superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(H) ottengono crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:
- principi del volo (elicotteri); e
 - comunicazioni.

4. IR**▼ M14**

- 4.1. I richiedenti una IR o una BIR che abbiano superato gli esami teorici pertinenti per una CPL nella stessa categoria di aeromobili devono ricevere crediti ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche nelle seguenti materie:
- prestazioni umane,
 - meteorologia,
 - comunicazioni.

▼ M8

- 4.2. I richiedenti il rilascio di una IR(H) che abbiano superato i corrispondenti esami teorici per una ATPL(H) VFR devono superare gli esami nelle seguenti materie:
- regolamentazione aeronautica;
 - pianificazione del volo e monitoraggio del volo; e
 - radionavigazione.

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 idiomatizzato, 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 idiomatizzato.	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 parlato (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 risponidenza (AMC). Fare riferimento anche alla nota esplicativa.

▼ B*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 desidera 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 desidera 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.

▼ M8

4. 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 a equipaggio plurimo; e
 - d) addestramento UPRT in conformità alla norma FCL.745.A, salvo qualora i richiedenti abbiano già completato questo corso di addestramento prima di iniziare il corso integrato ATP.
5. I richiedenti che non superino o non siano in grado di completare l'intero corso ATP(A) possono chiedere 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.

▼ B

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico ATP(A) deve includere almeno 750 ore di istruzione.
 - ▶ **M8** 7.1. ◀ Il corso MCC deve includere almeno 25 ore di istruzione teorica ed esercitazioni.

▼ M8

- 7.2. Il corso di istruzione teorica UPRT è condotto in conformità alla norma FCL.745.A.

▼ B

ESAME TEORICO

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

▼ B

ADDESTRAMENTO IN VOLO

▼ M8

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, compresi tutti i test di valutazione dei progressi, di cui un massimo di 55 ore per l'intero corso possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 195 ore in totale, i richiedenti devono completare almeno:

a) 95 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 55 possono essere di tempo strumentale su simulatore;

▼ M11

b) 70 ore in qualità di pilota in comando, di cui un massimo di 55 possono essere effettuate in qualità di allievo pilota in comando. Il tempo di volo strumentale in qualità di allievo pilota in comando è considerato tempo di volo effettuato in qualità di pilota in comando soltanto fino a un massimo di 20 ore;

▼ M8

c) 50 ore di volo di navigazione come piloti 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; e

d) 5 ore di volo notturno, di cui 3 ore di addestramento a doppio comando, che devono includere almeno:

- 1) 1 ora di navigazione;
- 2) cinque decolli come solista; e
- 3) cinque atterraggi completi come solista;

e) addestramento in volo UPRT conformemente alla norma FCL.745.A;

f) 115 ore di tempo strumentale comprendenti almeno:

- 1) 20 ore come allievi pilota in comando;
- 2) 15 ore di 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; oppure
 - ii) 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT II, FTD 2 o FFS, di cui un massimo di 10 possono essere effettuate in un FNPT I.

▼ M12

I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Essi non devono ricevere crediti per le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD);

▼ M8

g) 5 ore su un velivolo che:

- 1) sia certificato per il trasporto di almeno 4 persone; e
- 2) sia dotato di un'elica a passo variabile e di un carrello di atterraggio retrattile.

▼ 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(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:

▼B

- 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.

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 desidera 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;

▼ M11

- b) 70 ore in qualità di pilota in comando, di cui un massimo di 55 possono essere effettuate in qualità di allievo pilota in comando. Il tempo di volo strumentale in qualità di allievo pilota in comando è considerato tempo di volo effettuato in qualità di pilota in comando soltanto fino a un massimo di 20 ore;

▼ B

- 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;
- 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.

▼ M12

I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Essi non devono ricevere crediti per le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD); e

▼ B

- 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 desidera 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;

▼ M11

- b) 70 ore in qualità di pilota in comando, di cui un massimo di 55 possono essere effettuate in qualità di allievo pilota in comando;

▼ B

- 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;

▼ M12

- 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. I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Essi non devono ricevere crediti per le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD);

▼ B

- 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.

▼ B

3. Prima di iniziare l'addestramento di volo il richiedente deve:

▼ M12

- a) aver completato 150 ore di volo; comprese 50 ore in qualità di pilota in comando su velivoli, di cui 10 ore devono essere di navigazione.

Ad eccezione del requisito di 50 ore in qualità di pilota in comando su velivoli, le ore in qualità di pilota in comando su altre categorie di aeromobili possono essere conteggiate nelle 150 ore di volo su velivoli nei seguenti casi:

- 1) 20 ore su elicotteri, se i richiedenti sono titolari di una PPL(H);
- 2) 50 ore su elicotteri, se i richiedenti sono titolari di una CPL(H);
- 3) 10 ore su TMG o alianti;
- 4) 20 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una PPL(As);
- 5) 50 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una CPL(As).

▼ B

- 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.
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.

▼ M12

9. I richiedenti titolari di una IR(A) valida devono ricevere crediti ai fini del tempo di istruzione strumentale a doppio comando. I richiedenti titolari di una IR(H) valida devono ricevere crediti pari a massimo cinque ore di tempo di istruzione strumentale a doppio comando, nel qual caso almeno cinque ore di istruzione strumentale a doppio comando devono essere effettuate su un velivolo. I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto.

▼ B

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.

▼ B

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

▼ M12

- c) 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a cinque possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I o FNPT II o FFS. I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Essi non devono ricevere crediti per le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD);

▼ 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 desidera 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.

▼B

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.

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;

▼B

- 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.

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 desidera 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.

▼B

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

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.

▼B**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.
2. Il richiedente che desidera 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.

▼B

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) 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;

▼B

- 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

▼M16

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 al test di abilitazione per la IR su un elicottero certificato per il volo in IFR.

▼B**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.

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).

▼B**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:

▼ M11

- a) aver compiuto 155 ore di volo, comprese 50 ore in qualità di pilota in comando su elicotteri, di cui almeno 10 ore di navigazione.

Fatta eccezione per il requisito di 50 ore in qualità di pilota in comando su elicotteri, le ore effettuate in qualità di pilota in comando in altre categorie di aeromobili possono essere contabilizzate nelle 155 ore di volo su elicotteri nei seguenti casi:

- 1) 20 ore su velivoli, se i richiedenti sono titolari di una PPL(A);
- 2) 50 ore su velivoli, se i richiedenti sono titolari di una CPL(A);
- 3) 10 ore su TMG o alianti;
- 4) 20 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una PPL(As);
- 5) 50 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una CPL(As);

▼ 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 desidera 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.

▼B

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.

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.

▼B

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:

- 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.

▼B

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.
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;

▼B

- 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.
3. Il richiedente che desidera 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.

▼B

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:
- manovrare il velivolo nell'ambito delle sue limitazioni;
 - eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; 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 antighiaccio/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

▼ **B**

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: <ul style="list-style-type: none"> 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 ± 10°

Prua

volo normale	± 10°
emergenza simulata	± 15°

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

▼B**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 monomotore)
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

▼ M8

7. Un corso teorico approvato per MPL comprende almeno 750 ore di istruzione per il livello di conoscenza della ATPL(A), nonché le ore richieste per:
 - a) l'istruzione teorica per la corrispondente abilitazione per tipo, in conformità alla sottoparte H; e
 - b) l'istruzione teorica UPRT in conformità alla norma FCL.745.A.

▼ B

ADDESTRAMENTO IN VOLO

▼ M8

8. L'addestramento in volo deve comprendere almeno 240 ore in totale, composte da ore come pilota ai comandi (pilot flying, PF) e pilot monitoring (pilota che monitora, PM), in voli reali e simulati, e includere le seguenti quattro fasi dell'addestramento:
 - a) Fase 1 — Addestramento primario per l'abilità di pilotaggio
Addestramento di base specifico in un velivolo a equipaggio singolo
 - b) Fase 2 — Basico
Introduzione alle operazioni a equipaggio plurimo e al volo strumentale

▼M8

c) Fase 3 — Intermedio

Applicazione delle operazioni a equipaggio plurimo ad un velivolo plurimotore a turbina certificato come velivolo ad alte prestazioni conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012

d) Fase 4 — Avanzato

Addestramento all'abilitazione per tipo in un ambiente orientato al volo di linea.

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.

8 bis. L'esperienza di volo in volo reale comprende:

- a) tutti i requisiti in materia di esperienza della sottoparte H;
- b) addestramento in volo UPRT conformemente alla norma FCL.745.A;
- c) esercitazioni UPRT su un velivolo in relazione alle specifiche caratteristiche del tipo corrispondente in conformità alla norma FCL.725.A, lettera c);
- d) volo notturno;
- e) volo con riferimento soltanto agli strumenti; e
- f) l'esperienza richiesta per ottenere la corrispondente abilità di pilotaggio.

▼B

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.

▼M6

11. Il corso di addestramento deve includere almeno 12 decolli ed atterraggi per assicurare la competenza. Questi decolli ed atterraggi possono essere ridotti a un minimo di sei, purché, prima di effettuare l'addestramento, l'ATO e l'operatore garantiscano che:

- a) venga attuata una procedura intesa a valutare il livello di competenza che l'allievo pilota deve possedere; e
- b) esista un processo atto a garantire che siano intraprese azioni correttive qualora la valutazione effettuata nel corso dell'addestramento ne indichi la necessità.

Questi decolli ed atterraggi devono essere effettuati sotto la supervisione di un istruttore in un velivolo per il quale deve essere rilasciata l'abilitazione per tipo.

▼B

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
 - 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).

▼M14

2. I richiedenti un corso IR(A) modulare devono essere titolari di una PPL(A) o di una CPL(A). I richiedenti un modulo volo strumentale procedurale che non siano titolari di una CPL(A) devono essere titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base.

L'ATO deve assicurare che il richiedente un corso IR(A) su plurimotore che non sia stato titolare dell'abilitazione per classe o per tipo su velivolo plurimotore abbia ricevuto 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 desidera 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.

▼ M12

- 10.1. I titolari di una CPL(A), di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore rispetto al totale dell'addestramento richiesto al punto 7 o 8 di cui sopra.

▼ 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.

▼ M12

9. I richiedenti della IR(A) modulare basata sulla competenza titolari di una BIR conformemente alla norma FCL.835 e che hanno ricevuto almeno 10 ore di tempo di volo strumentale in addestramento presso un'ATO possono ricevere crediti ai fini del corso di addestramento di cui al punto 4, a condizione che tutte le tematiche relative all'abilitazione al volo strumentale basata sulla competenza siano state incluse in tale addestramento BIR e valutate dall'ATO che fornisce il corso di addestramento al volo modulare basato sulla competenza.

▼ M12

10. I richiedenti della IR(A) modulare basata sulla competenza titolari di una BIR e che hanno un'esperienza di almeno 50 ore di volo in IFR in qualità di pilota in comando su velivoli:

a) presso un'ATO:

i) devono essere valutati come aventi uno standard accettabile di conoscenze teoriche in materia di abilitazione al volo strumentale basata sulla competenza;

ii) devono ricevere un addestramento al volo appropriato per l'estensione dei privilegi IFR conformemente alla norma FCL.605.IR, lettera a);

b) dopo il completamento di quanto stabilito alla lettera a):

i) devono completare con successo il test di abilitazione per l'IR(A) conformemente all'appendice 7;

ii) devono dimostrare oralmente all'esaminatore durante il test di abilitazione di avere acquisito un livello adeguato di conoscenze teoriche in materia di regolamentazione aeronautica, meteorologia e pianificazione del volo e prestazioni in volo.

▼ M3

VALUTAZIONE PRELIMINARE

► **M12** 11. ◀ Il contenuto e la durata della valutazione preliminare devono essere determinati dall'ATO sulla base dell'esperienza strumentale precedente del richiedente.

PLURIMOTORE

► **M12** 12. ◀ 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 desidera frequentare un corso modulare IR(H) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo approvato.

▼B

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

▼M16

7. Un corso IR(H) deve includere almeno 55 ore di tempo strumentale in istruzione, di cui:
 - a) fino a 20 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I (H) o (A). Queste 20 ore di tempo di istruzione in un FNPT I (H) o (A) possono essere sostituite da 20 ore di tempo di istruzione per IR(H) in un velivolo che sia approvato ai fini del corso in questione; o

 - b) fino a 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FTD 2/3, un FNPT II/III o un FFS per elicotteri.

L'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 10 ore su elicotteri certificati per il volo in IFR.

▼B

- **M16** 8.1. ◀ Il numero delle ore di istruzione teorica per i titolari di una licenza ATPL(H) viene ridotto di 50 ore.

▼ M3

- ▶ **M16** 8.2. ◀ Per il titolare di un'abilitazione IR(A) l'ammontare dell'addestramento richiesto può essere ridotto a 10 ore.
- ▶ **M16** 8.3. ◀ 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.
- ▶ **M16** 9. ◀ 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;

▼ M16

- 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 e 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;

▼ B

- 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 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

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 desidera 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).

▼B*Appendice 7***▼M12****Test di abilitazione BIR e IR**

1. I richiedenti devono avere ricevuto l'istruzione sulla stessa classe o tipo di aeromobile utilizzato per il test, che deve essere adeguatamente equipaggiato ai fini dell'addestramento e del test.

▼B

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.

▼M12

9. I richiedenti devono descrivere all'esaminatore i controlli e i compiti effettuati, compresa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere completati in conformità alla lista dei controlli autorizzata dell'aeromobile utilizzato per effettuare il test. Durante la preparazione pre-volo per il test, i richiedenti devono determinare le impostazioni di potenza e le velocità. I richiedenti devono calcolare i dati relativi alle prestazioni per il decollo, l'avvicinamento e l'atterraggio in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile utilizzato.

▼ B

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;
- 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.

▼ M5

11. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e delle caratteristiche di manovra e delle 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°
per scostamenti angolari	mezzo punto di deflessione, azimut e sentiero di discesa (ad esempio LPV, ILS, MLS, GLS)
scostamenti laterali «lineari» 2D (LNAV) e 3D (LNAV/VNAV)	l'errore/lo scostamento perpendicolare alla traiettoria è di norma limitato a ± del valore RNP associato alla procedura. Leggeri scostamenti da tale standard fino a un massimo di 1 volta il valore RNP sono ammissibili.
scostamenti verticali lineari 3D [ad esempio RNP APCH (LNAV/VNAV) utilizzando il BaroVNAV]	non oltre - 75 piedi al di sotto del profilo verticale in qualsiasi momento e non oltre + 75 piedi al di sopra del profilo verticale a livello dell'aeroporto o al di sotto di 1 000 piedi da tale livello.

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

▼ M11

Velivoli

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA

L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, le procedure di anti-ghiacciamento/sghiacciamento ecc., sono applicate in tutte le sezioni

a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche

▼ **M11**

c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano/registro di volo IFR
d	Individuazione dei radioaiuti richiesti per le procedure di partenza, arrivo e avvicinamento
e	Ispezione pre-volo
f	Minimi meteorologici
g	Rullaggio
h	Partenza PBN (se del caso): — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico della partenza
i	Istruzioni pre-decollo, decollo
j (°)	Transizione al volo strumentale
k (°)	Procedure per la partenza strumentale, comprese le partenze PBN e regolazione degli altimetri
l (°)	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO (°)	
a	Controllo del velivolo con riferimento ai soli strumenti, inclusi: 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
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
SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA (°)	
a	Intercettazione e mantenimento della rotta, ad esempio NDB, VOR o rotta tra i punti di sorvolo
b	Uso del sistema di navigazione e 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

▼ **M11**

SEZIONE 3 <i>bis</i> — PROCEDURE DI ARRIVO	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, e individuazione delle strutture, se del caso
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Limiti di altitudine e velocità, se del caso
d	Arrivo PBN (se del caso): — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'arrivo
SEZIONE 4 (*) — OPERAZIONI 3D (+)	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti Verifica dell'angolo di traiettoria verticale Per RNP APCH: — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'avvicinamento
b	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusa l'individuazione degli aiuti alla navigazione
c (+)	Procedure di attesa
d	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
e	Controllo dei tempi in avvicinamento
f	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
g (+)	Manovra di riattaccata
h (+)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
i	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 5 (*) — OPERAZIONI 2D (**)	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti Per RNP APCH: — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'avvicinamento
b	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusa l'individuazione degli aiuti alla navigazione
c (+)	Procedure di attesa
d	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
e	Controllo dei tempi in avvicinamento
f	Controllo di altitudine/distanza alla MAPT, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato), <i>Stop Down Fixes</i> (SDF), se del caso
g (+)	Manovra di riattaccata
h (+)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
i	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

▼ **M11**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

^(*) Da effettuarsi con il solo riferimento agli strumenti.

^(*) Può essere effettuata in un FFS, FTD 2/3 o FNPT II.

^(*) Possono essere incluse nella sezione 4 o nella sezione 5.

► **M12** ^(**) Per stabilire privilegi PBN, un avvicinamento nella sezione 4 o nella sezione 5 deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato. ◀

▼ **M5****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	Individuazione dei radioaiuti richiesti per le procedure di partenza, arrivo e avvicinamento
e	Ispezione pre-volo
f	Minimi meteorologici
g	Rullaggio/rullaggio in aria in conformità con le istruzioni dell'ATC o dell'istruttore
h	Partenza PBN (se del caso): — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico della partenza.
i	Istruzioni pre-decollo, procedure e controlli
j	Transizione al volo strumentale

▼ **M5**

k	Procedure per la partenza strumentale, comprese le procedure PBN
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
SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA	
a	Mantenimento della rotta, inclusa intercettazione, ad 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 3 bis — PROCEDURE DI ARRIVO	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, se del caso
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Limiti di altitudine e velocità, se del caso
d	Arrivo PBN (ove applicabile) — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'arrivo.
SEZIONE 4 — OPERAZIONI 3D (*)	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti Verifica dell'angolo di traiettoria verticale per RNP APCH: a) verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e b) controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'avvicinamento.
b	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, l'avvicinamento e l'atterraggio
c (*)	Procedure di attesa
d	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate

▼ **M5**

e	Controllo dei tempi in avvicinamento
f	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
g (*)	Manovra di riattaccata
h (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
i	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 5 — OPERAZIONI 2D (†)	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti Per RNP APCH: — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'avvicinamento.
b	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, l'avvicinamento e l'atterraggio e l'individuazione degli aiuti
c (*)	Procedure di attesa
d	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
e	Controllo dei tempi in avvicinamento
f	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
g (*)	Manovra di riattaccata
h (*)	Procedura di mancato avvicinamento (*)/atterraggio
i	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	avarìa 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	avarìa del sistema di stabilizzazione/sistema idraulico (ove applicabile)
c	cruscotto ridotto
d	autorotazione ed uscita a un'altitudine prestabilita

▼ M5

e	operazioni 3D condotte manualmente senza l'ausilio del flight director (***) operazioni 3D condotte manualmente con l'ausilio del flight director (***)
---	--

► **M12** (*) per stabilire privilegi PBN, un avvicinamento nella sezione 4 o nella sezione 5 deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato. ◀

(*) da effettuarsi nella sezione 4 o nella sezione 5.

(**) solamente per elicotteri plurimotore.

(***) va esaminata una voce soltanto.

▼ **M11**

Appendice 8

Accreditamento trasversale della parte IR dei controlli di professionalità di un'abilitazione per classe o per tipo

A. Velivoli

I crediti sono riconosciuti soltanto se i titolari stanno rinnovando i privilegi IR per velivoli monomotore e plurimotore ad equipaggio singolo, a seconda del caso.

Se sono eseguiti un test di abilitazione o i controlli di professionalità, inclusa l'abilitazione IR, e i titolari hanno una valida:	Il credito è riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per:
abilitazione per tipo MPA; abilitazione per tipo su velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo	abilitazione per classe SE (*), e abilitazione per tipo SE (*), e abilitazione per classe o per tipo SP ME, eccetto per abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni, soltanto i crediti per la sezione 3B dei controlli di professionalità di cui all'appendice 9, punto B.5
abilitazione per classe o per tipo di velivolo SP ME, eccetto abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni operati come velivoli a equipaggio singolo	abilitazione per classe SE, e abilitazione per tipo SE, e abilitazione per classe o per tipo SP ME, eccetto abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni
abilitazione per classe o per tipo di velivolo SP ME, eccetto abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni limitati a operazioni MP	abilitazione per classe SE (*), e abilitazione per tipo SE (*), e abilitazione per classe o per tipo SP ME, eccetto abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni (*).
abilitazione per classe o per tipo di velivolo SP SE	abilitazione per classe SE, e abilitazione per tipo SE

(*) A condizione che, nei 12 mesi precedenti, i richiedenti abbiano effettuato almeno tre partenze e avvicinamenti IFR esercitando privilegi PBN, compreso almeno un avvicinamento RNP APCH su una classe o un tipo di velivoli SP in operazioni SP o, per velivoli plurimotore diversi dai velivoli complessi ad alte prestazioni, a condizione che i richiedenti abbiano superato la sezione 6 del test di abilitazione per velivoli SP diversi dai velivoli complessi ad alte prestazioni, volando soltanto con riferimento agli strumenti in operazioni SP.

▼ **M16**

B. Elicotteri

I crediti sono riconosciuti soltanto se i titolari stanno rinnovando o ripristinando i privilegi IR per elicotteri a equipaggio singolo, a seconda del caso.

Se sono eseguiti un test di abilitazione o i controlli di professionalità, inclusa l'abilitazione IR, e i titolari hanno una valida:	Il credito è riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per:
--	--

▼ M16

abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo (MPH)	elicotteri a equipaggio singolo (SPH) dello stesso tipo, compresi i privilegi per operazioni a equipaggio singolo (*)
abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo (SPH), in operazioni a equipaggio plurimo	privilegi per operazioni a equipaggio singolo sullo stesso tipo (*)

(*) A condizione che, nei 12 mesi precedenti, siano stati effettuati almeno tre partenze e avvicinamenti IFR esercitando privilegi PBN, compreso un avvicinamento RNP APCH [che può essere un avvicinamento Point in Space (PinS)], su un elicottero di tipo SP in operazioni SP.

▼ M8*Appendice 9***▼ M12**

Addestramento, test di abilitazione e controlli di professionalità per MPL, ATPL, abilitazioni per tipo e per classe e controlli di professionalità per BIR e IR

▼ M8**A. Disposizioni generali**

1. I richiedenti un test di abilitazione devono aver effettuato l'addestramento sulla stessa classe o sullo stesso tipo di aeromobile di quello utilizzato per il test.

L'addestramento per le abilitazioni per tipo per MPA e PL è svolto in un FFS oppure in una combinazione di FSTD e FFS. Il test di abilitazione o i controlli di professionalità per l'abilitazione per tipo per MPA e PL e per il rilascio di una ATPL e di una MPL si svolgono in un FFS, se disponibile.

L'addestramento, i test di abilitazione e i controlli di professionalità per le abilitazioni per classe o per tipo per SpA ed elicotteri si svolgono:

- a) su un FFS disponibile e accessibile, oppure
- b) in parte su FSTD e in parte sull'aeromobile qualora non sia disponibile o accessibile un FFS; oppure
- c) nell'aeromobile qualora non vi siano FSTD disponibili o accessibili.

Qualora durante l'addestramento, le prove o i controlli si utilizzino dispositivi FSTD, l'idoneità degli FSTD utilizzati deve essere verificata sulla base della «tabella delle prove di funzionalità e delle verifiche soggettive» e della «tabella dei test di convalida degli FSTD» applicabili, contenute nel documento di riferimento principale applicabile al dispositivo utilizzato. Si terrà conto di tutte le restrizioni e limitazioni indicate sul certificato di qualificazione del dispositivo.

2. Il mancato 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

4. Salvo se diversamente specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 (OSD), il programma del corso di istruzione di volo, il test di abilitazione e i controlli di professionalità devono essere conformi alla presente appendice. Il programma del corso, il test di abilitazione e i controlli 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.
5. Con l'eccezione del caso dei test di abilitazione per il rilascio di una ATPL, quando viene specificato nei dati di idoneità operativa 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 i piloti sono qualificati.

SVOLGIMENTO DEL TEST/DEI CONTROLLI

6. L'esaminatore può scegliere tra diversi scenari dei test di abilitazione o controlli di professionalità contenenti operazioni simulate pertinenti. Dovranno essere utilizzati simulatori integrali di volo e altri dispositivi di addestramento, così come stabilito nel presente allegato (parte FCL).
7. Durante i controlli di professionalità, l'esaminatore deve verificare che i titolari dell'abilitazione per classe o per tipo mantengano un livello adeguato di conoscenza teorica.

▼ M8

8. I richiedenti che desiderino terminare un test di abilitazione per motivi considerati inadeguati dall'esaminatore devono 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, i richiedenti potranno 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 dei richiedenti necessiti di un riesame completo.
10. Ai richiedenti è richiesto di pilotare l'aeromobile da una posizione nella quale possono essere esercitate le funzioni di pilota in comando o di copilota, a seconda dei casi. Qualora si svolga in condizioni di equipaggio singolo, il test sarà eseguito come se non fossero presenti altri membri dell'equipaggio.
11. Durante la preparazione pre-volo per il test, i richiedenti devono determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. I richiedenti devono 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 dai richiedenti 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 concordati con l'esaminatore.
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.

▼ M16

REQUISITI SPECIFICI PER IL TEST DI ABILITAZIONE/I CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ PER LE ABILITAZIONI PER TIPO PER AEROMOBILI A EQUIPAGGIO PLURIMO, PER AEROMOBILI A EQUIPAGGIO SINGOLO SE UTILIZZATI IN OPERAZIONI A EQUIPAGGIO PLURIMO, PER MPL E ATPL

13. Il test di abilitazione per un aeromobile a equipaggio plurimo o un aeromobile a equipaggio singolo se utilizzato in operazioni a equipaggio plurimo deve essere svolto in un ambiente a equipaggio plurimo. Un altro richiedente o un altro pilota qualificato e abilitato al tipo può operare come secondo pilota. Se viene utilizzato un aeromobile, il secondo pilota deve essere l'esaminatore o un istruttore.

▼ M8

14. I richiedenti devono operare come PF durante tutte le sezioni del test di abilitazione, con l'eccezione di procedure anormali e di emergenza, che possono essere condotte come PF o PM in conformità alla MCC. I richiedenti il primo rilascio di un'abilitazione per tipo su aeromobile a equipaggio plurimo o di una licenza ATPL devono anche dimostrare di possedere la capacità di operare come PM. I richiedenti possono scegliere il posto di sinistra o quello di destra per il test di abilitazione se tutte le voci possono essere eseguite dal posto selezionato.

▼ M16

15. Le seguenti voci devono essere specificatamente controllate dall'esaminatore per i richiedenti una licenza ATPL o un'abilitazione per tipo per aeromobili a equipaggio plurimo o per operazioni a equipaggio plurimo su aeromobili a equipaggio singolo che si estendono fino ai compiti di un pilota in comando, indipendentemente dal fatto che i richiedenti operino come PF o PM:

▼ M8

- a) gestire la cooperazione dell'equipaggio;
- b) mantenere un controllo generale dell'esercizio 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.

▼ M8

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.

L'addestramento in volo approvato è svolto da un istruttore qualificato sotto la responsabilità:

- a) di un'ATO; oppure
- b) di un'organizzazione titolare di AOC rilasciato in conformità all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 e specificamente approvato per tale addestramento; oppure
- c) dell'istruttore, nel caso in cui non sia approvato nessun addestramento di volo per un aeromobile a equipaggio singolo presso un'ATO o un titolare di AOC e l'addestramento in volo sull'aeromobile sia stato approvato dall'autorità competente dei richiedenti.

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 dei richiedenti.

18. Per l'addestramento alle manovre di recupero dell'assetto, il termine «stallo» designa l'avvicinamento allo stallo o la condizione di stallo. L'ATO può utilizzare un FFS per fornire un addestramento alle manovre di uscita dallo stallo o per dimostrare le caratteristiche di uno stallo specifiche per tipo, oppure per entrambe le finalità, a condizione che:
- a) l'FFS sia stato qualificato in conformità con i requisiti della valutazione speciale secondo CS-FSTD(A); e
 - b) l'ATO abbia sufficientemente dimostrato all'autorità competente che un eventuale trasferimento negativo («negative transfer») dell'addestramento è mitigato.

B. Requisiti specifici per la categoria velivoli**PUNTEGGIO MINIMO**

1. Nel caso di velivoli a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, i richiedenti devono superare tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il mancato superamento di una parte di una sezione comporta il mancato superamento di tutta la sezione. In caso di mancato superamento di una sezione soltanto, i richiedenti devono ripetere quella sezione. Il mancato superamento di più di una sezione comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Il mancato superamento di una sezione in caso di riesame o di nuovi controlli, incluse le sezioni che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per i richiedenti di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Per i velivoli plurimotore a equipaggio singolo, la sezione 6 del corrispondente test o dei corrispondenti controlli riguardante il volo asimmetrico deve essere superata.

▼ M16

2. Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo e a equipaggio plurimo, i richiedenti devono superare tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il mancato superamento di più di 5 voci comporta la necessità per i richiedenti di ripetere l'intero test o tutti i controlli. In caso di mancato superamento di non più di 5 voci, i richiedenti devono ripetere quelle voci. Il mancato 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 i richiedenti di ripetere l'intero test o tutti i controlli.

▼M8

TOLLERANZA NELLA PROVA DI VOLO

3. I richiedenti devono 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 che non ci siano mai dubbi riguardo al buon esito di una procedura o di una manovra;
 - f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e le procedure di incapacitazione, se del caso; e
 - g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio, se del caso.
4. Si applicano i seguenti limiti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e delle caratteristiche di manovra e delle prestazioni del velivolo utilizzato:

Altezza

generalmente	± 100 piedi
Inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione	+ 50 piedi/- 0 piedi
Altezza/MAPt/altitudine minima di discesa	+ 50 piedi/- 0 piedi

Rilevamento

radioaiuti per scostamenti «angolari»	± 5° mezzo punto di deflessione, azimut e sentiero di discesa (ad esempio LPV, ILS, MLS, GLS)
scostamenti laterali «lineari» 2D (LNAV) e 3D (LNAV/VNAV)	l'errore/lo scostamento perpendicolare alla traiettoria è di norma limitato a ± ½ del valore RNP associato alla procedura. Leggeri scostamenti da tale standard fino a un massimo di una volta il valore RNP sono ammissibili.
scostamenti verticali lineari 3D [ad esempio RNP APCH (LNAV/VNAV) utilizzando il BaroVNAV]	non oltre - 75 piedi al di sotto del profilo verticale in qualsiasi momento e non oltre + 75 piedi al di sopra del profilo verticale a livello dell'aeroporto o al di sotto di 1 000 piedi da tale livello.

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

▼M8CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/TEST DI ABILITAZIONE/
CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

5. Velivoli a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni

a) I seguenti simboli significano:

P = Addestrato come pilota in comando o copilota e come PF e PM

OTD = Per questa esercitazione è possibile utilizzare altri dispositivi di addestramento

X = Per questa esercitazione deve essere utilizzato un FFS, 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 integrale di volo

FSTD = Dispositivo di addestramento al volo simulato

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 di un'abilitazione per classe plurimotore, soltanto VFR, qualora durante i 12 mesi precedenti non siano state effettuate le 10 tratte che corrispondono all'esperienza richiesta. 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 dei controlli di professionalità, essa indica un'esercitazione obbligatoria o una scelta dove compaiono più esercitazioni.

f) Un FSTD deve essere utilizzato per l'addestramento pratico per le abilitazioni per tipo o per classe per plurimotore se fa parte di un corso approvato per l'abilitazione per classe o per tipo. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:

i) la qualificazione del FSTD come stabilito nei pertinenti requisiti dell'allegato VI (parte ARA) e dell'allegato VII (parte ORA);

ii) le qualifiche degli istruttori;

iii) la quantità di addestramento su FSTD fornito durante il corso; e

iv) le qualifiche e la precedente esperienza su tipi simili dei piloti in addestramento.

▼ M8

- g) Qualora intendano ottenere per la prima volta i privilegi per operazioni a equipaggio plurimo, i piloti titolari di privilegi per operazioni a equipaggio singolo devono:
- 1) completare un corso integrativo che contempra manovre e procedure comprendenti la MCC nonché esercitazioni della sezione 7 che utilizzino la gestione della minaccia e dell'errore (TEM), la CRM e fattori umani presso un'ATO; e
 - 2) superare i controlli di professionalità nell'ambito di operazioni a equipaggio plurimo.
- h) Qualora intendano ottenere per la prima volta i privilegi per operazioni a equipaggio singolo, i piloti titolari di privilegi per operazioni a equipaggio plurimo devono completare un corso di addestramento presso un'ATO e superare i controlli per le seguenti manovre e procedure aggiuntive in operazioni a equipaggio singolo:
- 1) per i velivoli monomotore, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3B; e
 - 2) per i velivoli plurimotore, 1.6, sezione 6 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3.B.
- i) I piloti titolari di privilegi sia per operazioni a equipaggio singolo sia per operazioni a equipaggio plurimo in conformità alle lettere g) e h) possono chiedere il rinnovo dei privilegi per entrambi i tipi di operazioni completando controlli di professionalità nell'ambito di operazioni a equipaggio plurimo oltre alle esercitazioni di cui alla lettera h), paragrafo 1 o 2, a seconda dei casi, nell'ambito di operazioni a equipaggio singolo.
- j) Qualora un test di abilitazione o i controlli di professionalità vengano completati soltanto in operazioni a equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo viene ristretta a operazioni a equipaggio plurimo. La restrizione è rimossa quando i piloti soddisfano i requisiti di cui alla lettera h).
- k) L'addestramento, le prove e i controlli devono rispettare la tabella di cui in appresso.
- 1) Requisiti per l'addestramento presso un'ATO, le prove e i controlli concernenti i privilegi per equipaggio singolo
 - 2) Requisiti per l'addestramento presso un'ATO, le prove e i controlli concernenti i privilegi per equipaggio plurimo
 - 3) Requisiti per l'addestramento presso un'ATO, le prove e i controlli per i piloti titolari di privilegi per equipaggio singolo che intendono acquisire per la prima volta i privilegi per equipaggio plurimo (corso integrativo)
 - 4) Requisiti per l'addestramento presso un'ATO, le prove e i controlli per i piloti titolari di privilegi per equipaggio plurimo che intendono acquisire per la prima volta i privilegi per equipaggio singolo (corso integrativo)
 - 5) Requisiti per l'addestramento presso un'ATO e i controlli per il rinnovo e il ripristino congiunto dei privilegi per equipaggio singolo e plurimo

▼ **M14**

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	<i>Tipo di operazione</i>									
<i>Tipo di aeromobile</i>	SP		MP		SP → MP (iniziale)		MP → SP (iniziale)		SP + MP	
	<i>Addestramento</i>	<i>Prove/controlli</i>	<i>Addestramento</i>	<i>Prove/controlli</i>	<i>Addestramento</i>	<i>Prove/controlli</i>	<i>Addestramento, prove e controlli (velivoli monomotore)</i>	<i>Addestramento, prove e controlli (velivoli plurimotore)</i>	<i>Velivoli monomotore</i>	<i>Velivoli plurimotore</i>
Rilascio iniziale										
Tutti (tranne complesso SP)	Sezioni 1-6	Sezioni 1-6	MCC CRM	Sezioni 1-6	MCC CRM	Sezioni 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3.B	1.6, sezione 6 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3.B		
Complesso SP	1-7	1-6	Fattori umani TEM Sezioni 1-7		Fattori umani TEM Sezione 7					
Rinnovo										
Tutti	Non applicabile	Sezioni 1-6	Non applicabile	Sezioni 1-6	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	MPO: sezioni 1-7 (addestramento) sezioni 1-6 (controlli) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3.B	MPO: sezioni 1-7 (addestramento) sezioni 1-6 (controlli) SPO: 1.6, sezione 6 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3.B
Ripristino										
Tutti	FCL.740	Sezioni 1-6	FCL.740	Sezioni 1-6	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	Addestramento: FCL.740 Controlli: come per il rinnovo	Addestramento: FCL.740 Controlli: come per il rinnovo

▼ **M12**

- l) Per stabilire o mantenere privilegi PBN un avvicinamento deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.

In deroga al comma di cui sopra, nei casi in cui i controlli di professionalità per il rinnovo di privilegi PBN non includano un esercizio RNP APCH, i privilegi PBN del pilota non devono comprendere un RNP APCH. La restrizione deve essere rimossa se il pilota ha completato dei controlli di professionalità che comprendono un esercizio RNP APCH.

▼ **M8**

TMG e VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, AD ECCEZIONE DEI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
SEZIONE 1						
1	Partenza	OTD				
1.1	Operazioni pre-volo, inclusi: — documentazione; — massa e centraggio; — analisi delle condizioni meteorologiche; e — NOTAM.					
1.2	Controlli prima della messa in moto					
1.2.1	Esterni	OTD P#	P		M	
1.2.2	Interni	OTD P#	P		M	
1.3	Messa in moto: avarie normali.	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; e — con vento al traverso (se le condizioni lo permettono).	P—>	—>		M	
1.7	Salita: — V _x /V _y ; — virate su prue; e — livellamento.	P—>	—>		M	
1.8	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T	P—>			M	
SEZIONE 2						
2	Operazioni in volo [condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC)]	P—>	—>			
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 V _{mca} se applicabile)					

▼M8

TMG e VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, AD ECCEZIONE DEI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
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 configurazione d'atterraggio; e 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'autopilota e del flight director (può essere effettuato nella sezione 3) se applicabile	P—>	—>		M	
2.5	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T	P—>	—>		M	
SEZIONE 3 A						
3 A	Procedure VFR in rotta	P—>	—>			
3 A.1	[cfr. lettera B, paragrafo 5, lettere c) e d)] Piano di volo, navigazione stimata e lettura delle carte					
3 A.2	Mantenimento di altitudine, prua e velocità	P—>	—>			
3 A.3	Orientamento, stimati e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)	P—>	—>			
3 A.4	Uso dei radioaiuti (se praticabile)	P—>	—>			
3 A.5	Controllo del volo (giornale di bordo, controlli di routine incluso carburante, impianti e formazione di ghiaccio)	P—>	—>			
3 A.6	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T	P—>	—>			
SEZIONE 3B						
3B	Volo strumentale	P—>	—>		M	
3B.1*	Partenza IFR					

▼M8

TMG e VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, AD ECCEZIONE DEI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
3B.2*	IFR in rotta	P—>	—>		M	
3B.3*	Procedure d'attesa	P—>	—>		M	
3B.4*	Operazioni 3D all'altezza/altitudine di decisione (DH/A) di 200 piedi (60 m) o ai minimi operativi più elevati, se richiesto dalla procedura di avvicinamento (l'autopilota può essere utilizzato per l'intercettazione della traiettoria verticale del segmento di avvicinamento)	P—>	—>		M	
3B.5*	Operazioni 2D all'altezza/altitudine minima di discesa (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Esercitazioni di volo, inclusa l'avaria simulata alla bussola e all'indicatore di assetto: — virate con rateo 1; e — uscita da assetti inusuali.	P—>	—>		M	
3B.7*	Avaria al localizzatore o all'indicazione del sentiero di discesa	P—>	—>			
3B.8*	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T	P—>	—>		M	
Lasciata intenzionalmente in bianco						
SEZIONE 4						
4	Arrivi e atterraggi	P—>	—>		M	
4.1	Procedura di arrivo all'aeroporto					
4.2	Atterraggio normale	P—>	—>		M	
4.3	Atterraggio con flap retratti	P—>	—>		M	
4.4	Atterraggio con vento al traverso (se le condizioni lo consentono)	P—>	—>			
4.5	Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo da 2 000 piedi di altezza sulla pista (solo velivoli monomotore)	P—>	—>			
4.6	Riattaccata dall'altezza minima	P—>	—>		M	
4.7	Riattaccata di notte e atterraggio (se applicabile)	P—>	—>			
4.8	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T	P—>	—>		M	
SEZIONE 5						
5	Procedure anormali e di emergenza (questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4)					

▼M8

TMG e VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, AD ECCEZIONE DEI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
5.1	Interruzione del decollo a una velocità ragionevole	P—>	—>		M	
5.2	Avaria motore simulata dopo il decollo (soltanto velivoli monomotore)		P		M	
5.3	Atterraggio forzato simulato senza potenza (soltanto velivoli monomotore)		P		M	
5.4	Emergenze simulate: i) fuoco o fumo in volo; e ii) malfunzionamento degli impianti come del caso	P—>	—>			
5.5	Addestramento solo su velivoli plurimotore e TMG: spegnimento di un motore e riavviamento (ad una altitudine di sicurezza se effettuato in un aeromobile)	P—>	—>			
5.6	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T					
SEZIONE 6						
6	Volo asimmetrico simulato	P—>	—>X		M	
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)					
6.2*	Avvicinamento asimmetrico e riattaccata	P—>	—>		M	
6.3*	Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo	P—>	—>		M	
6.4	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T	P—>	—>		M	
SEZIONE 7						
7	UPRT					
7.1	Manovre e procedure di volo					
7.1.1	Pilotaggio manuale con e senza l'ausilio dei flight director (senza pilota automatico, autothrust/autothrottle, e a diverse leggi di controllo, se del caso)	P—>	—>			
7.1.1.1	A velocità ed altitudini diverse (compreso il volo lento), e all'interno dei limiti dell'inviluppo addestrativo del FSTD.	P—>	—>			

▼ **M8**

TMG e VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, AD ECCEZIONE DEI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
7.1.1.2	Virate strette con 45° di inclinazione, da 180° a 360° a sinistra e a destra	P————>	————>			
7.1.1.3	Virate con e senza spoiler	P————>	————>			
7.1.1.4	Volo e manovre strumentali procedurali, compresi partenza e arrivo strumentali e avvicinamento a vista	P————>	————>			
7.2 7.2.1	Addestramento alle manovre di recupero da assetti inusuali Uscita dallo stallo nella: — configurazione di decollo; — configurazione pulita a bassa altitudine; — configurazione pulita vicino all'altitudine operativa massima; e — configurazione di atterraggio	P————>	————>			
▼ M14						
7.2.2	Le seguenti esercitazioni in relazione all'assetto: — recupero dall'assetto cabrato a vari angoli di inclinazione; e — recupero dall'assetto picchiato a vari angoli di inclinazione.	P	X			
▼ M8						
7.3	Riattaccata con tutti i motori operativi* da varie fasi durante un avvicinamento strumentale	P—>	————>			
7.4	Atterraggio ridotto con tutti i motori operativi: — da varie altezze inferiori alla DH/MDH di 15 m (50 piedi) sopra la soglia pista — dopo l'atterraggio (mancato atterraggio) — Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto (JAR/FAR 25) o nella categoria da collegamento (SFAR 23) l'atterraggio ridotto con tutti i motori operativi deve essere eseguito sotto la MDH/A o dopo il contatto.	P————>	————>			

▼ M8

6. Velivoli a equipaggio plurimo e velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo

a) I seguenti simboli significano:

P = Addestrato come pilota in comando o copilota e come PF e PM per il rilascio di un'abilitazione per tipo, a seconda dei casi.

OTD = Per questa esercitazione è possibile utilizzare altri dispositivi di addestramento

X = Per questa esercitazione deve essere utilizzato un FFS, 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 integrale di volo

FSTD = Dispositivo di addestramento al volo simulato

- c) Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti.

▼ M12

- d) Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o dei controlli di professionalità, essa indica un'esercitazione obbligatoria o una scelta dove compaiono più esercitazioni.

▼ M8

- e) Per l'addestramento pratico e il test deve essere impiegato un FFS se quest'ultimo fa parte di un corso approvato per l'abilitazione per tipo. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:

i) le qualifiche degli istruttori;

ii) la qualificazione e la quantità di addestramento fornito nel corso in un FSTD; e

iii) le qualifiche e la precedente esperienza su tipi simili dei piloti 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 a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio singolo.

- h) Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, se un test di abilitazione o i controlli di professionalità sono effettuati in operazioni a equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo viene ristretta ad operazioni a equipaggio plurimo. Se si desiderano ottenere i privilegi di equipaggio singolo, le manovre/procedure di cui ai punti 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 e almeno una manovra/procedura della sezione 3.4 devono essere effettuate in aggiunta come equipaggio singolo.

- i) Nel caso di un'abilitazione per tipo ristretta rilasciata conformemente alla norma ►M14 FCL.720.A(c) ◄, i richiedenti devono soddisfare gli stessi requisiti degli altri richiedenti l'abilitazione per tipo, ad eccezione degli esercizi pratici relativi alle fasi di decollo e di atterraggio.

▼ **M12**

- j) Per stabilire o mantenere privilegi PBN un avvicinamento deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.

In deroga al comma di cui sopra, nei casi in cui i controlli di professionalità per il rinnovo di privilegi PBN non includano un esercizio RNP APCH, i privilegi PBN del pilota non devono comprendere un RNP APCH. La restrizione deve essere rimossa se il pilota ha completato dei controlli di professionalità che comprendono un esercizio RNP APCH.

▼ **M8**

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF	
Manovre/procedure		FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
SEZIONE 1						
1	Preparazione del volo	OTD				
1.1.	Calcolo delle prestazioni	P				
1.2.	Ispezione visiva dell'esterno del velivolo; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione	OTD P#	P			
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 in conformità con le istruzioni ATC o dell'istruttore	P————>	————>			
1.6.	Controlli pre-decollo	P————>	————>		M	
SEZIONE 2						
2	Decolli	P————>	————>			
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————>	————>			
2.5.	Decolli con avaria motore simulata:	P————>	————>			
2.5.1*	subito dopo la V2					

▼M8

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/ MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF	
Manovre/procedure	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
(Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto o nella categoria da collegamento, l'avaria 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 l'altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore subito dopo aver raggiunto la V2)					
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. Pilotaggio manuale con e senza l'ausilio dei flight director (senza pilota automatico, autothrust/autothrottle, e a diverse leggi di controllo, se del caso)	P——>	——>			
3.1.1. A velocità diverse (compreso il volo lento) e altitudini diverse nei limiti dell'inviluppo operativo del FSTD.	P——>	——>			
3.1.2. Virate strette con 45° di inclinazione, da 180° a 360° a sinistra e a destra	P——>	——>			
3.1.3. Virate con e senza spoiler	P——>	——>			
3.1.4. Volo e manovre strumentali procedurali, compresi partenza e arrivo strumentali e avvicinamento a vista	P——>	——>			
3.2. Effetto picchiante e stallo di alta velocità (se del caso) e altre caratteristiche di volo specifiche del velivolo (per esempio Dutch Roll)	P——>	——>X	Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un velivolo	Solo FFS	

▼M8

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/ MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF		
	Manovre/procedure	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
3.3. Operazioni normali degli impianti e dei comandi sul pannello del tecnico di volo (se applicabile)	OTD P————>	————>				
3.4. Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti:				M	Obbligo di selezionare almeno 3 voci anormali da 3.4.0 a 3.4.14 incluso	
3.4.0. Motore (se necessario elica)	OTD P————>	————>				
3.4.1. Pressurizzazione e condizionamento	OTD P————>	————>				
3.4.2. Pitot/impianto delle prese statiche	OTD P————>	————>				
3.4.3. Impianto carburante	OTD P————>	————>				
3.4.4. Impianto elettrico	OTD P————>	————>				
3.4.5. Impianto idraulico	OTD P————>	————>				
3.4.6. Comandi di volo e trim	OTD P————>	————>				
3.4.7. Impianto antighiaccio e sghiacciamento, riscaldamento parabrezza	OTD P————>	————>				
3.4.8. Autopilota/flight director	OTD P————>	————>		M (solo equipaggio singolo)		
3.4.9. Dispositivi di avviso stallo o idonei ad evitare lo stallo e per aumentare la stabilità	OTD P————>	————>				

▼M8

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/ MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF		
	Manovre/procedure	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
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 (FMS)	OTD P————>	————>				
3.4.12. Carrello di atterraggio e freni	OTD P————>	————>				
3.4.13. Impianto slat e flap	OTD	————>				
3.4.14. Unità di potenza ausiliaria (APU)	OTD P————>	————>				
Lasciata intenzionalmente in bianco						
3.6. Procedure anormali e di emergenza:				M	Obbligo di selezionare almeno 3 voci 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		
3.6.6. Avaria simulata della pressurizzazione in cabina/discesa di emergenza	P————>	————>				
3.6.7. Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio	P————>	————>				
3.6.8. Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo del velivolo (Aeroplane Flight Manual, AFM)	P————>	————>				

▼M8

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/ MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF	
Manovre/procedure	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
3.6.9. Evento TCAS	OTD P————>	Non deve essere utilizzato un velivolo		Solo FFS	
3.7. Addestramento alle manovre di recupero dell'assetto 3.7.1. Uscita dallo stallo nella: — configurazione di decollo; — configurazione pulita a bassa altitudine; — configurazione pulita vicino all'altitudine operativa massima; e — configurazione di atterraggio.	P FFS qualificato solo per l'addestramento	X Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un velivolo			
3.7.2. Le seguenti esercitazioni in relazione all'assetto: — recupero dall'assetto cabrato a vari angoli di inclinazione; e — recupero dall'assetto picchiato a vari angoli di inclinazione	P FFS qualificato solo per l'addestramento	X Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un velivolo		Solo FFS	
3.8. Procedure di volo strumentale					
3.8.1.* Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo e alle istruzioni del controllo del traffico aereo	P————>	————>		M	
3.8.2* Procedure d'attesa	P————>	————>			
3.8.3* Operazioni 3D alla DH/A di 200 piedi (60 m) o ai minimi operativi più elevati, se richiesto dalla procedura di avvicinamento					
3.8.3.1 * Manualmente, senza l'ausilio del flight director	P————>	————>		M (solo test di abilitazione)	

Nota: conformemente al manuale di volo del velivolo, le procedure RNP APCH possono richiedere l'utilizzo dell'autopilota o del flight director. La procedura da seguire manualmente è scelta tenendo conto di tali limitazioni (ad esempio, scegliere un ILS per 3.8.3.1 in caso di detta limitazione nel manuale di volo del velivolo).

▼ **M8**

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/ MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF	
	Manovre/procedure	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A
3.8.3.2. *Manualmente, con l'ausilio del flight director	P——>	——>			
3.8.3.3. *Con l'autopilota	P——>	——>			

▼ **M12**

3.8.3.4.* Manualmente, con avaria simulata a un motore durante l'avvicinamento finale, fino all'atterraggio o fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento (a seconda dei casi), iniziando: i) prima di superare i 1 000 piedi al di sopra del livello dell'aeroporto; e ii) dopo aver superato i 1 000 piedi al di sopra del livello dell'aeroporto. 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 riattaccata devono essere iniziati unitamente all'avvicinamento 2D conformemente al punto 3.8.4. La riattaccata deve essere iniziata quando viene raggiunta l'altezza/altitudine di separazione dagli ostacoli pubblicata (OCH/A), e comunque non oltre una MDH/A di 500 piedi sopra la soglia pista. Sui velivoli che hanno le stesse prestazioni di un velivolo della categoria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e l'altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore conformemente all'esercizio 3.8.3.4.	P —>	—>		M	
--	------	----	--	---	--

▼ **M8**

3.8.4* Operazioni 2D fino alla MDH/A.	P*—>	——>		M	
3.8.5. Avvicinamento con circuito a vista nelle seguenti condizioni:	P*—>	——>			

▼M8

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/ MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF	
Manovre/procedure	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
<p>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:</p> <p>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.</p> <p><i>Osservazioni:</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>					
3.8.6. Avvicinamenti a vista	P—>	—>			
SEZIONE 4					
4 Procedure di mancato avvicinamento					
4.1. Riattaccata con tutti i motori operativi* durante un'operazione 3D fino all'altezza di decisione.	P*—>	—>			
4.2. Riattaccata con tutti i motori operativi* da varie fasi durante un avvicinamento strumentale	P*—>	—>			
4.3. Altre procedure di mancato avvicinamento	P*—>	—>			
4.4* Riattaccata manuale con la simulazione del motore critico inoperativo a seguito di un avvicinamento strumentale al raggiungimento della DH, MDH o MAPt	P*—>	—>		M	
4.5. Atterraggio ridotto con tutti i motori operativi: — da varie altezze sotto la DH/MDH; — dopo l'atterraggio (mancato atterraggio)	P—>	—>			

▼ **M8**

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/ MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF	
	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
Manovre/procedure					
Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto (JAR/FAR 25) o nella categoria da collegamento (SFAR 23) l'atterraggio ridotto con tutti i motori operativi deve essere eseguito sotto la MDH/A o dopo il contatto.					

SEZIONE 5

5	Atterraggi	P				
5.1.	Atterraggi normali* con riferimenti visivi stabiliti quando viene raggiunta la DA/H a seguito di un'operazione di avvicinamento strumentale.					
5.2.	Atterraggio con avaria simulata allo stabilizzatore orizzontale, bloccato fuori posizione e trim non regolato	P →	Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un velivolo		Solo FFS	
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	
5.6.	Atterraggio con due motori in avaria: <ul style="list-style-type: none"> — velivoli con tre motori: l'avaria del motore riguarda quello centrale e un motore esterno per quanto possibile secondo i dati del manuale di volo del velivolo, e — velivoli con quattro motori: la simulazione dell'avaria riguarda due motori sullo stesso lato 	P	X		M Solo FFS (solo test di abilitazione)	

▼ **M16**

▼ **M8**

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROF	
Manovre/procedure	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato

▼ **M16**▼ **M8**

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 durante i 12 mesi precedenti non siano state effettuate le 10 tratte che corrispondono all'esperienza richiesta.

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRATICO	TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato

SEZIONE 1

1 **Partenza**

1.1. Operazioni pre-volo, incluso:

- documentazione;
- massa e centraggio;
- analisi delle condizioni meteorologiche: e
- 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

▼ **M8**

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRATICO	TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
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; e — 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		
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; e 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		

▼ **M8**

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRATICO	TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
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)		
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)		

▼ **M8**

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRATICO	TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
5.4. Emergenze simulate: i) fuoco o fumo in volo; e ii) malfunzionamento degli impianti come del caso.		
5.5. Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
SEZIONE 6		
6 Volò 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, a meno che non sia effettuato in un FFS e in FNPT II)		
6.2. Arresto e riavvio del motore (soltanto test di abilitazione per plurimotore)		
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 dei controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo e l'ATPL, i richiedenti devono superare le sezioni da 1 a 4 e 6 (ove applicabile) del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il mancato superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. In caso di mancato superamento di 5 voci o meno, i richiedenti devono ripetere quelle voci. Il mancato superamento di una voce in caso di riesame o di nuovi controlli o il mancato superamento di qualunque altra voce già superata in un tentativo precedente comporta la necessità per i richiedenti 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.
2. Nel caso dei controlli di professionalità per un'abilitazione IR, i richiedenti devono superare la sezione 5 dei controlli di professionalità. Il mancato superamento di più di 3 voci comporta la necessità di ripetere l'intera sezione 5. In caso di mancato superamento di 3 voci o meno, i richiedenti devono ripetere quelle voci. Il mancato superamento di una voce in caso di nuovi controlli o il mancato superamento di qualunque altra voce della sezione 5 già superata in un tentativo precedente comporta la necessità per i richiedenti di ripetere interamente i controlli.

▼ **M8**

TOLLERANZA NELLA PROVA DI VOLO

3. I richiedenti devono 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) mantenere il controllo dell'elicottero in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo al buon esito di una procedura o di una manovra;
 - f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e le procedure di incapacitazione, se del caso; e
 - g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio, se del caso.
4. Si applicano i seguenti limiti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza nonché delle caratteristiche di manovra e delle prestazioni dell'elicottero utilizzato.

a) Limiti del volo in IFR

Altezza

generalmente	± 100 piedi
Inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione	+ 50 piedi/- 0 piedi
Altezza/MAPt/altitudine minima di discesa	+ 50 piedi/- 0 piedi

Rilevamento

radioaiuti	± 5°
scostamenti «angolari»	mezzo punto di deflessione, azimuth e sentiero di discesa (ad esempio LPV, ILS, MLS, GLS)
scostamenti laterali «lineari» 2D (LNAV) e 3D (LNAV/VNAV)	l'errore/lo scostamento perpendicolare alla traiettoria è di norma limitato a $\pm \frac{1}{2}$ del valore RNP associato alla procedura. Leggeri scostamenti da tale standard fino a un massimo di una volta il valore RNP sono ammissibili.
scostamenti verticali lineari 3D [ad esempio RNP APCH (LNAV/VNAV) utilizzando il BaroVNAV]	non oltre - 75 piedi al di sotto del profilo verticale in qualsiasi momento e non oltre + 75 piedi al di sopra del profilo verticale a livello dell'aeroporto o al di sotto di 1 000 piedi da tale livello.

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

▼ M8

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
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

CONSIDERAZIONI GENERALI

5. Il seguente simbolo significa:

P = Addestrato come pilota in comando per il rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo (SPH) o addestrato come pilota in comando o copilota e come PF e PM per il rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo (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 (—>).

Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

FFS = Simulatore integrale di 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.

▼ M12

8 bis. Per stabilire o mantenere privilegi PBN un avvicinamento deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.

In deroga al comma di cui sopra, nei casi in cui i controlli di professionalità per il rinnovo di privilegi PBN non includano un esercizio RNP APCH, i privilegi PBN del pilota non devono comprendere un RNP APCH. La restrizione deve essere rimossa se il pilota ha completato dei controlli di professionalità che comprendono un esercizio RNP APCH.

▼ **M8**

9. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o dei controlli di professionalità, tale lettera indica una esercitazione obbligatoria.
10. Per l'addestramento pratico ed il test deve essere utilizzato un FSTD se questo fa parte di un corso per l'abilitazione per tipo. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:
- la qualificazione del FSTD come stabilito nei pertinenti requisiti dell'allegato VI (parte ARA) e dell'allegato VII (parte ORA);
 - le qualifiche dell'istruttore e dell'esaminatore;
 - la quantità di addestramento su FSTD fornito durante il corso;
 - le qualifiche e l'esperienza su tipi simili dei piloti in addestramento, e
 - l'esperienza di volo sotto supervisione acquisita dopo il rilascio della nuova abilitazione per tipo.

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO PLURIMO

11. I richiedenti il test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo e la ATPL(H) devono soltanto superare le sezioni da 1 a 4 e, ove applicabile, la sezione 6.
12. I richiedenti i controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino dell'abilitazione per tipo per elicotteri a 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 CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	H	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato in FSTD o H	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
SEZIONE 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 effettuato sull'elicottero)	
1.2	Ispezione della cabina di pilotaggio	P	—>		M	
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/rullaggio in aria secondo le istruzioni ATC o secondo quelle dell'istruttore	P	—>		M	
1.5	Procedure e controlli pre-decollo	P	—>		M	

▼ **M8**

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	H	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato in FSTD o H	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo						
2.1	Decolli (vari profili)	P	—>		M	
2.2	Decolli ed atterraggi da/su terreni 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 simulata immediatamente prima del TDP o DPATO	P	—>		M	
2.4.1	Decollo con avaria motore simulata immediatamente dopo il TDP o DPATO	P	—>		M	
2.5	Virate in salita e in discesa verso prue determinate	P	—>		M	
2.5.1	Virate con 30° di inclinazione, da 180° a 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 per gli elicotteri monomotore (SEH), o recupero della potenza per gli elicotteri plurimotore (MEH)	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	Obbligo di selezionare almeno 3 parti di questa sezione
3.1	Motore	P	—>			
3.2	Condizionamento (riscaldamento, ventilazione)	P	—>			

▼ **M8**

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	H	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato in FSTD o H	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
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	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	APU	P	—>			
3.15	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistemi di gestione del volo (FMS)	P	—>			
SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza						
4	Procedure anormali e di emergenza				M	Obbligo di selezionare almeno 3 parti di 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 sicurezza	P	—>			
4.4	Scarico rapido carburante (simulato)	P	—>			
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 deve essere utilizzato un elicottero			

▼ **M8**

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	H	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato in FSTD o H	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
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 e alle istruzioni del controllo del traffico aereo	P*	—>*		M*	
5.3	Procedure d'attesa	P*	—>*			
5.4	Operazioni 3D alla DH/A di 200 piedi (60 m) o ai minimi operativi più elevati, se richiesto dalla procedura di avvicinamento	P*	—>*			
5.4.1	Manualmente, senza l'ausilio del flight director. Nota: conformemente al manuale di volo del velivolo, le procedure RNP APCH possono richiedere l'utilizzo dell'autopilota o del flight director. La procedura da seguire manualmente è scelta tenendo conto di tali limitazioni (ad esempio, scegliere un ILS per 5.4.1 in caso di detta limitazione nel manuale di volo del velivolo).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Manualmente, con l'ausilio del flight director	P*	—>*		M*	
5.4.3	Avvicinamento con l'autopilota inserito	P*	—>*			
5.4.4	Manualmente, con avaria simulata a un motore; l'avaria del motore deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima di superare i 1 000 piedi al di sopra del livello dell'aeroporto, fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento.	P*	—>*		M*	

▼ **M8**

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO			TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		FSTD	H	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato in FSTD o H	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
5.5	Operazioni 2D fino alla MDA/H	P*	—>*		M*	
5.6	Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/H o MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1	Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	—>*			
5.6.2	Riattaccata con un motore in avaria simulata dopo il raggiungimento della DA/H o MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7	Autorotazione in IMC con recupero di potenza	P*	—>*		M*	
5.8	Uscita da assetti inusuali	P*	—>*		M*	
SEZIONE 6 — Uso di equipaggiamento opzionale						
6	Uso di equipaggiamento opzionale	P	—>			

▼ **M16**

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO

13. I richiedenti il rilascio, il rinnovo o il ripristino di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo devono:

- a) se si intende ottenere privilegi per operazioni a equipaggio singolo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio singolo;
- b) se si intende ottenere privilegi per operazioni a equipaggio plurimo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo;
- c) se si intende ottenere privilegi per equipaggio singolo ed equipaggio plurimo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo e, inoltre, le seguenti manovre e procedure in operazioni a equipaggio singolo:

- 1) per gli elicotteri monomotore: 2.1 decollo e 2.6 e 2.6.1 discesa in autorotazione e atterraggio dall'autorotazione;

▼ M16

- 2) per gli elicotteri plurimotore: 2.1 decollo e 2.4 e 2.4.1 avarie del motore immediatamente prima e immediatamente dopo il TDP;
- 3) per i privilegi IR, oltre al punto 1) o 2), a seconda dei casi, un avvicinamento della sezione 5, a meno che non siano soddisfatti i criteri di cui all'appendice 8 del presente allegato;
- d) al fine di rimuovere una restrizione alle operazioni a equipaggio plurimo da un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo non complessi, completare un controllo della professionalità che comprenda le manovre e le procedure di cui alla lettera c), punto 1) o punto 2), a seconda dei casi.

▼ M8**D. Requisiti specifici per la categoria convertiplani**

1. Nel caso dei test di abilitazione o dei controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su convertiplani, i richiedenti devono superare le sezioni da 1 a 5 e 6 (ove applicabile) del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il mancato superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. In caso di mancato superamento di 5 voci o meno, i richiedenti devono ripetere quelle voci. Il mancato superamento di una voce in caso di riesame o di nuovi controlli o il mancato superamento di qualunque altra voce già superata in un tentativo precedente comporta la necessità per i richiedenti 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.

TOLLERANZA NELLA PROVA DI VOLO

2. I richiedenti devono 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 al buon esito di una procedura o di una manovra;
 - f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e le procedure di incapacitazione; 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 nonché delle caratteristiche di manovra e delle prestazioni del convertiplano utilizzato.

▼M8**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
Rilevamento	
radioaiuti	± 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
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. Il seguente simbolo significa:**

P = Addestrato come pilota in comando o copilota e come PF e PM per il rilascio di un'abilitazione per tipo, a seconda dei casi

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 (—>).

▼ M8

6. Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

FFS = Simulatore integrale di volo
 FTD = Dispositivo di addestramento al volo
 OTD = Altro dispositivo di addestramento
 PL = Convertiplano

▼ M16

- 6 bis. Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Qualora questa condizione non sia soddisfatta durante il test di abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo sarà limitata soltanto al VFR.

▼ M8

7. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o dei controlli di professionalità, tale lettera indica una esercitazione obbligatoria.
8. I dispositivi FSTD 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:
- la qualificazione del FSTD come stabilito nei pertinenti requisiti dell'allegato VI (parte ARA) e dell'allegato VII (parte ORA); e
 - le qualifiche dell'istruttore.

CATEGORIA CONVERTIPLANO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ		
Manovre/procedure		OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllo in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
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	Procedure 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 ATC o secondo quelle dell'istruttore		P	—>	—>			
1.5	Procedure e controlli pre-decollo compreso il controllo della potenza	P	—>	—>	—>		M	

▼M8

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
2.1	Profili normali di decollo in VFR: Operazioni su pista [decollo e atterraggio corto (STOL) e decollo e atterraggio verticale (VTOL)] incluso vento al traverso Eliporti elevati Eliporti al livello del suolo		P	—>	—>		M	
2.2	Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulata)		P	—>				
2.3.1	Interruzione del decollo: — durante le operazioni in pista; — durante le operazioni su eliporti elevati; e — durante le operazioni su eliporti al livello del suolo.		P	—>			M	
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; e 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	

▼M8

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
2.5.1	Atterraggio con avaria motore simulata dopo aver superato il punto di decisione: <ul style="list-style-type: none"> — durante le operazioni in pista; — durante le operazioni su eliporti elevati; e — 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 almeno 3 parti di questa sezione
3.1	Motore	P	—>	—>				
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	—>	—>				

▼M8

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllo in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
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	APU	P	—>	—>				
3.14	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistemi di gestione del volo (FMS)	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 almeno 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 (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile) inclusa la conversione con un motore inoperativo da modalità elicottero a modalità 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	

▼M8

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
4.7	Evento ACAS (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			Solo FFS	
4.8	Soppravvenuta 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	—>	—>				
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 e 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 di abilitazione)	
5.4.2	Manualmente, con l'ausilio del flight director	P*	—>*	—>*				
5.4.3	Utilizzando l'autopilota	P*	—>*	—>*				

▼ **M8**

CATEGORIA CONVERTIPLANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllo in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
5.4.4	Manualmente, con avaria simulata a un motore; l'avaria del motore deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima dell'OM e continuata fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Avvicinamento non di precisione fino alla MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/H o MDA/MDH	P*	—>*	—>*				
5.6.1	Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*				
5.6.2	Riattaccata con un motore in avaria simulata dopo il raggiungimento della DA/H 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*	

▼ **M16**

SEZIONE 6 — Equipaggiamento opzionale								
6	Usò di equipaggiamento opzionale		P	→	→			

▼M8**E. Requisiti specifici per la categoria dirigibili**

1. Nel caso dei test di abilitazione o dei controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su dirigibili, i richiedenti devono superare le sezioni da 1 a 5 e 6 (ove applicabile) del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il mancato superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del mancato superamento di 5 voci o meno, i richiedenti devono ripetere quelle voci. Il mancato superamento di una voce in caso di riesame o di nuovi controlli o il mancato superamento di qualunque altra voce già superata in un tentativo precedente comporta la necessità per i richiedenti 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.

TOLLERANZA NELLA PROVA DI VOLO

2. I richiedenti devono 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) mantenere il controllo del dirigibile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo al buon esito di una procedura o di una manovra;
 - f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e le procedure di incapacitazione; e
 - g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio.
3. Si applicano i seguenti limiti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza nonché delle caratteristiche di manovra e delle 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
Rilevamento	
radioaiuti	± 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°

▼M8CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/TEST DI ABILITAZIONE/
CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

4. Il seguente simbolo significa:

P = Addestrato come pilota in comando o copilota e come PF e PM per il rilascio di un'abilitazione per tipo, a seconda dei casi.

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 integrale di volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

OTD = Altro dispositivo di addestramento

As = Dirigibile

▼M16

6 bis. Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Qualora questa condizione non sia soddisfatta durante il test di abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo sarà limitata soltanto al VFR.

▼M8

7. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o dei controlli di professionalità, tale lettera indica una esercitazione obbligatoria.

8. I dispositivi FSTD sono impiegati per l'addestramento pratico ed il test se fanno parte di un corso per l'abilitazione per tipo. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:

a) la qualificazione del FSTD come stabilito nei pertinenti requisiti dell'allegato VI (parte ARA) e dell'allegato VII (parte ORA); e

b) le qualifiche dell'istruttore.

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ		
	OTD	FTD	FFS	As	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato FFS As	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato	
Manovre/procedure								
SEZIONE 1 — Preparazione e controlli pre-volo								
1.1	Ispezione pre-volo				P			
1.2	Ispezione della cabina di pilotaggio	P	—>	—>	—>			
1.3	Procedure di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione		P	—>	—>		M	

▼M8

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.4	Procedura di disormeggio e manovre al suolo			P	—>		M	
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							
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 almeno 3 parti di questa sezione

▼M8

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistemi di gestione del volo (FMS)	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 almeno 3 parti di questa sezione

▼M8

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	—>	—>	—>			

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 e 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)	

▼ **M8**

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4.2	Manualmente, con l'ausilio del flight director	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3	Utilizzando l'autopilota	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4	Manualmente, con avaria simulata a un motore; l'avaria del motore deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima dell'OM e continuata fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Avvicinamento non di precisione fino alla MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/H o MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2	Riattaccata con un motore in avaria simulata dopo il raggiungimento della DA/H o MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Uscita da assetti inusuali (questo dipende dalla qualità del FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

▼ **M16**

SEZIONE 6 — Equipaggiamento opzionale								
6	Uso di equipaggiamento opzionale		P	→				

▼ **M14***Appendice 10*

**— Rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo e rinnovo e ripristino delle IR in combinazione con il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per tipo —
Valutazione pratica dell'EBT**

A — Disposizioni generali

1. Il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo nonché il rinnovo e il ripristino delle IR in combinazione con il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per tipo in conformità alla presente appendice devono essere completati solo presso operatori EBT che soddisfano tutte le seguenti condizioni:
 - a) hanno istituito un programma EBT pertinente per l'abilitazione per tipo applicabile o per la IR in conformità all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.231, del regolamento (UE) n. 965/2012;
 - b) hanno un'esperienza di almeno 3 anni nella conduzione di un programma misto EBT;
 - c) per ciascuna abilitazione per tipo nell'ambito del programma EBT, l'organizzazione ha nominato un gestore dell'EBT. I gestori dell'EBT devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:
 - i) essere titolari dei privilegi di esaminatore per l'abilitazione per tipo pertinente;
 - ii) avere una vasta esperienza nell'addestramento come istruttori per l'abilitazione per tipo pertinente;
 - iii) essere le persone nominate in conformità all'allegato III (parte ORO), norma ORO.AOC.135, lettera a), punto 2), del regolamento (UE) n. 965/2012 o loro supplenti.
2. Il gestore dell'EBT responsabile della pertinente abilitazione per tipo deve garantire che il richiedente soddisfi tutti i requisiti in materia di qualifiche, addestramento ed esperienza di cui al presente allegato per il rinnovo o il ripristino della pertinente abilitazione.
3. I richiedenti che desiderano rinnovare o ripristinare un'abilitazione conformemente alla presente appendice devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:
 - a) devono essere iscritti al programma EBT dell'operatore;
 - b) in caso di rinnovo di un'abilitazione, devono completare il programma EBT dell'operatore entro il periodo di validità dell'abilitazione pertinente;
 - c) in caso di rinnovo di un'abilitazione, devono rispettare le procedure sviluppate dall'operatore EBT in conformità all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.231, lettera a), punto 5), del regolamento (UE) n. 965/2012.
4. Il rinnovo o il ripristino di un'abilitazione in conformità alla presente appendice deve comprendere tutti i seguenti elementi:
 - a) la valutazione pratica continua dell'EBT nell'ambito di un programma EBT;
 - b) la dimostrazione di un livello di prestazione accettabile in tutte le competenze;
 - c) l'azione amministrativa di rinnovo o ripristino della licenza, per la quale il gestore dell'EBT responsabile della pertinente abilitazione per tipo deve provvedere a quanto segue:
 - 1) garantire che tutti i requisiti di cui alla norma FCL.1030 siano soddisfatti;
 - 2) quando agisce conformemente alla norma FCL.1030, lettera b), punto 2), annotare sulla licenza del richiedente la nuova data di scadenza dell'abilitazione. L'annotazione può essere effettuata da un'altra persona per conto del gestore dell'EBT, se tale persona è stata delegata dal gestore dell'EBT conformemente alle procedure stabilite nel programma EBT.

B — Svolgimento della valutazione pratica dell'ebt

La valutazione pratica dell'EBT deve essere effettuata conformemente al programma EBT dell'operatore.

▼ 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 posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
1)	2)	3)	4)	5)	
ATPL(A)	> 1 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(A)	Non applicabile	a)
ATPL(A)	> 1 500 su velivoli ad equipaggio plurimo	Nessuno	come alla lettera c), punto 4)	come alla lettera c), punto 5)	b)
ATPL(A)	> 500 su velivoli ad equipaggio plurimo	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla norma FCL.515	ATPL(A), con abilitazione per tipo limitata a copilota	Dimostrare la capacità di operare come pilota in comando come prescritto dall'appendice 9 alla parte-FCL	c)
CPL/IR(A) e aver superato un esame teorico ICAO ATPL nello Stato membro che ha rilasciato la licenza		i) dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla norma FCL.310 e dalla norma FCL.615, lettera b); ii) soddisfare i rimanenti requisiti 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 (<i>ove applicabile</i>)	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 (ove applicabile)	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 (ove applicabile)	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 deve 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.

▼ **M13**▼ **B***ALLEGATO IV***[PARTE MEDICA]**▼ **M9**

SOTTOPARTE A

REQUISITI GENERALI*SEZIONE 1****Disposizioni generali*****MED.A.001 Autorità competente**

Ai fini del presente allegato (Parte medica), 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) l'Agenzia, se l'AeMC ha sede in un paese terzo;
- b) per gli esaminatori aeromedici (AME):
 - 1) l'autorità designata dallo Stato membro che ospita la sede principale dell'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 al quale lo specialista di medicina del lavoro dichiara la sua attività.

MED.A.005 Ambito di applicazione

Il presente allegato (Parte medica) stabilisce i requisiti per:

- a) il rilascio, la validità, il rinnovo e il ripristino 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 AME;
- d) la qualifica di medico generico e di specialista di medicina del lavoro.

MED.A.010 Definizioni

Ai fini del presente allegato (Parte medica) valgono le seguenti definizioni:

- «limitazione», una condizione indicata sul certificato medico o sul rapporto medico sull'equipaggio di cabina, che deve essere rispettata nell'esercizio dei privilegi della licenza o della certificazione del personale di cabina;
- «esame aeromedico», ispezione visiva, palpazione, percussione, auscultazione o altre metodologie di esame intese a determinare l'idoneità medica per esercitare i privilegi della licenza o svolgere i compiti di sicurezza assegnati all'equipaggio di cabina;

▼ M9

- «valutazione aeromedica», le conclusioni relative all'idoneità medica di un richiedente sulla base della valutazione dello stesso secondo quanto richiesto nel presente allegato (Parte medica) e ulteriori esami e analisi mediche, se il quadro clinico lo richiede;
- «significativo», il grado di una condizione medica il cui effetto impedirebbe l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza o dei compiti di sicurezza dell'equipaggio di cabina;
- «richiedente», una persona che presenta domanda di certificato medico o che ne è titolare, e che viene sottoposta a una valutazione aeromedica di idoneità per esercitare i privilegi della licenza o svolgere i compiti di sicurezza assegnati all'equipaggio di cabina;
- «storia clinica», resoconto o registrazione di malattie, lesioni, terapie o altri dati medici verificatisi nel passato, comprese le valutazioni di non idoneità o le limitazioni di un certificato medico, che sono o possono essere pertinenti per l'attuale stato di salute e l'idoneità aeromedica di un richiedente;
- «autorità competente per il rilascio delle licenze», l'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza o alla quale una persona presenta domanda di rilascio di una licenza, oppure, quando la persona non ha ancora presentato domanda di licenza, l'autorità competente determinata conformemente all'allegato I, FCL.001 (Parte FCL);
- «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;
- «indagine», l'accertamento di una sospetta condizione patologica di un richiedente mediante esami e test al fine di verificare la presenza o l'assenza di una condizione medica;
- «conclusioni mediche accreditate», le conclusioni formulate da uno o più esperti medici, ritenute accettabili 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, per cui può essere opportuno effettuare una valutazione del rischio operativo;
- «abuso di sostanze», uso di una o più sostanze psicoattive da parte del personale di bordo che comporti una o più delle seguenti conseguenze:
 - a) costituisca un pericolo diretto per chi le usa o metta in pericolo la vita, la salute o il benessere altrui;
 - b) provochi o peggiori un problema o disturbo professionale, sociale, mentale o fisico;
- «sostanze psicoattive», l'alcool, gli oppiacei, i derivati della cannabis, i sedativi e gli ipnotici, la cocaina, altri psicostimolanti, allucinogeni e solventi volatili, ad eccezione della caffeina e del tabacco;
- «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 esame, valutazione e certificazione di tipo aeromedico 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 alcun momento i privilegi della stessa e delle relative abilitazioni o certificazioni, né gli allievi piloti possono pilotare un velivolo da soli, qualora:

▼ M9

- 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 potrebbe interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I titolari di un certificato medico devono inoltre richiedere, senza indugio e prima di esercitare i privilegi della loro licenza, la consulenza aeromedica di un AeMC, un AME o un medico generico, a seconda dei casi, 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.
- c) Nei casi di cui alla lettera b):
- 1) i titolari di certificati medici di classe 1 e classe 2 devono richiedere la consulenza aeromedica di un AeMC o AME. In tal caso l'AeMC o l'AME ne valuta l'idoneità medica e decide se sono idonei a riprendere l'esercizio dei loro privilegi;
 - 2) i titolari di certificati medici per la licenza di pilota di aeromobili leggeri devono richiedere la consulenza aeromedica di un AeMC, di un AME o del medico generico che ha firmato il certificato medico. In tal caso l'AeMC, l'AME o il medico generico ne valuta l'idoneità medica e decide 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 medica possa renderli incapaci di assolvere i propri compiti e responsabilità.
- e) Inoltre, qualora si trovino in una delle condizioni mediche specificate alla lettera b), punti da 1 a 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. In tal caso l'AeMC, l'AME o lo specialista di medicina del lavoro ne valuta l'idoneità medica e decide se sono idonei a riprendere l'esercizio dei loro privilegi.

▼ M9**MED.A.025 Obblighi di AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro**

- a) Nell'effettuare le valutazioni e gli esami aeromedici di cui al presente allegato (Parte medica), l'AeMC, l'AME, i medici generici e gli specialisti di medicina del lavoro sono tenuti:
- 1) a garantire che sia possibile comunicare con il richiedente senza barriere linguistiche;
 - 2) a informare il richiedente in merito alle conseguenze derivanti dal rilascio di dichiarazioni incomplete, imprecise o false sulla propria storia clinica;
 - 3) a informare l'autorità competente per il rilascio delle licenze o, nel caso di titolari di attestati di equipaggio di cabina, l'autorità competente per il rilascio di tali attestati, se il richiedente fornisce dichiarazioni incomplete, imprecise o false sulla propria storia clinica;
 - 4) a informare l'autorità competente per il rilascio delle licenze se il richiedente ritira la domanda di certificato medico in qualsiasi fase della procedura.
- b) Dopo aver completato le valutazioni e gli esami aeromedici, AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti:
- 1) a comunicare al richiedente se è idoneo, non idoneo o rinviato, a seconda dei casi, all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, all'AeMC o all'AME;
 - 2) a informare il richiedente in merito a eventuali limitazioni dell'addestramento al volo o dei privilegi della licenza o del certificato di equipaggio di cabina, a seconda dei casi;
 - 3) se il richiedente è stato giudicato non idoneo, a informarlo del suo diritto di ottenere un riesame della decisione conformemente alle procedure dell'autorità competente;
 - 4) nel caso di richiedenti un certificato medico, a presentare immediatamente all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze un rapporto completo, firmato o autenticato elettronicamente, che includa i risultati dettagliati delle valutazioni aeromediche quali richieste per la classe del certificato medico in questione e una copia del modulo di domanda, del modulo di esame e del certificato medico;
 - 5) a informare il richiedente delle sue responsabilità in caso di diminuzione dell'idoneità medica, secondo quanto indicato al punto MED.A.020.
- c) Qualora la consulenza dell'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze sia richiesta conformemente al presente allegato (Parte medica), l'AeMC e l'AME devono seguire la procedura stabilita dall'autorità competente.
- d) AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti a conservare i documenti contenenti informazioni dettagliate sulle valutazioni e sugli esami aeromedici effettuati conformemente al presente allegato (Parte medica), nonché i relativi risultati per un periodo di almeno 10 anni, o per un periodo più lungo se richiesto dalla legislazione nazionale.
- e) AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti a presentare all'ispettore medico dell'autorità competente, su richiesta, tutti i documenti e i rapporti aeromedici ed eventuali altre informazioni pertinenti, ove necessario a fini di:
- 1) certificazione medica;
 - 2) attività di sorveglianza.

▼ M9

- f) AeMC e AME inseriscono o aggiornano i dati presenti nell'archivio europeo di dati aeromedici conformemente al punto ARA.MED.160, lettera d).

*SEZIONE 2**Requisiti per i certificati medici***MED.A.030 Certificati medici**

- a) Un allievo pilota non può pilotare un velivolo da solo se non è in possesso di un certificato medico, come richiesto per la relativa licenza.
- b) Il richiedente una licenza, conformemente all'allegato I (Parte FCL), deve detenere un certificato medico rilasciato conformemente al presente allegato (Parte medica) e adeguato ai privilegi della licenza per cui viene presentata domanda.

▼ M12

- c) Per l'esercizio dei privilegi di:
- 1) una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL), una licenza di pilota di pallone (BPL) rilasciata conformemente all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o una licenza di pilota di aliante (SPL) rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, il pilota deve detenere almeno un certificato medico LAPL valido;
 - 2) una licenza di pilota privato (PPL), il pilota deve detenere almeno un certificato medico di classe 2 valido;
 - 3) una BPL ai fini di:
 - i) trasporto commerciale di passeggeri con pallone, il pilota deve detenere almeno un certificato medico di classe 2 valido;
 - ii) operazioni commerciali diverse dal trasporto commerciale di passeggeri con pallone, con più di quattro persone a bordo dell'aeromobile, il pilota deve detenere almeno un certificato medico di classe 2 valido;
 - 4) una SPL ai fini di operazioni commerciali con alianti diverse da quelle specificate nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, il pilota deve detenere almeno un certificato di classe 2 valido;
 - 5) una licenza di pilota commerciale (CPL), una licenza di pilota a equipaggio plurimo (MPL) o una licenza di pilota di linea (ATPL), il pilota deve detenere un certificato medico di classe 1 valido.

▼ M9

- d) Se a una PPL o LAPL si aggiunge un'abilitazione notturna, il titolare della licenza deve essere cromaticamente sicuro.

▼ M12

- e) Se a una PPL si aggiunge un'abilitazione al volo strumentale o al volo strumentale di base, il titolare di licenza deve sottoporsi all'audiometria tonale pura secondo la periodicità e gli standard richiesti per i titolari di certificato medico di classe 1.

▼ M9

- f) Il titolare di una licenza non può, in alcun momento, detenere più di un certificato medico rilasciato conformemente al presente allegato (Parte medica).

MED.A.035 Domanda di certificato medico

- a) Le domande di certificato medico devono essere presentate nella forma e secondo le modalità stabilite dall'autorità competente.

▼ M9

- 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 se in precedenza hanno presentato domanda di certificato medico o se si sono sottoposti a un esame aeromedico per ottenere un certificato medico e, in tal caso, specificando da chi è stato effettuato tale esame 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 il rinnovo o il ripristino del certificato medico, i richiedenti devono presentare il certificato medico più recente all'AeMC, all'AME o al medico generico, a seconda dei casi, prima di sottoporsi ai relativi esami aeromedici.

MED.A.040 Rilascio, rinnovo e ripristino dei certificati medici

- a) Un certificato medico può essere rilasciato, rinnovato o ripristinato soltanto dopo che siano stati completati gli esami e le valutazioni aeromedici richiesti, a seconda dei casi, e il richiedente sia stato giudicato idoneo.
- b) *Rilascio iniziale*
- 1) I certificati medici di classe 1 devono essere rilasciati da un AeMC.
 - 2) I certificati medici di classe 2 devono essere rilasciati da un AeMC o da un AME.
 - 3) I certificati medici LAPL devono essere rilasciati da un AeMC o da un AME. Possono altresì essere rilasciati da un medico generico qualora ciò sia consentito dalla legislazione nazionale dello Stato membro dell'autorità competente per il rilascio delle licenze cui è stata presentata la domanda di certificato medico.
- c) *Rinnovo e ripristino*
- 1) I certificati medici di classe 1 e classe 2 devono essere rinnovati e ripristinati da un AeMC o da un AME.
 - 2) I certificati medici LAPL devono essere rinnovati e ripristinati da un AeMC o da un AME. Possono altresì essere rinnovati o ripristinati da un medico generico qualora ciò sia consentito dalla legislazione nazionale dello Stato membro dell'autorità competente per il rilascio delle licenze cui è stata presentata la domanda di certificato medico.
- d) L'AeMC, l'AME o il medico generico può rilasciare, rinnovare o ripristinare un certificato solo se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:
- 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 medici effettuati dal medico del richiedente o da medici specialisti;

▼ M9

- 2) L'AeMC, l'AME o il medico generico ha effettuato una valutazione aeromedica basata sugli esami e sui test medici richiesti per tale certificato medico, al fine di verificare se il richiedente possiede tutti i requisiti pertinenti di cui al presente allegato (Parte medica).
- e) L'AME, l'AeMC o, in caso di rinvio, l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, prima di rilasciare, rinnovare o ripristinare un certificato medico, può invitare il richiedente a sottoporsi a ulteriori indagini ed esami medici, qualora vi siano indicazioni cliniche o epidemiologiche in tal senso.
- f) L'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze può rilasciare o rimettere un certificato medico.

MED.A.045 Validità, rinnovo e ripristino dei certificati medici**a) Validità**

- 1) I certificati medici di classe 1 sono validi per un periodo di 12 mesi.
- 2) In deroga al punto 1, il periodo di validità dei certificati medici di classe 1 è di sei 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 hanno 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 non compie 40 anni. Un certificato medico rilasciato al titolare della licenza prima dei 40 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 42 anni;
 - ii) 24 mesi per i titolari di licenza di età compresa tra 40 e 50 anni. Un certificato medico rilasciato al titolare della licenza prima dei 50 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 51 anni;
 - iii) 12 mesi per i titolari di licenza di età superiore a 50 anni.
- 4) I certificati medici LAPL sono validi per un periodo di:
 - i) 60 mesi finché il titolare della licenza non compie 40 anni. Un certificato medico rilasciato al titolare della licenza prima dei 40 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 42 anni;
 - ii) 24 mesi per i titolari di licenza di età superiore a 40 anni.
- 5) Il periodo di validità di un certificato medico, compresi gli eventuali esami o indagini speciali ad esso collegati, deve essere calcolato a partire dalla data dell'esame aeromedico in caso di rilascio iniziale e ripristino, e a partire dalla data di scadenza del precedente certificato medico in caso di rinnovo.

b) Rinnovo

Le valutazioni e gli esami aeromedici, a seconda dei casi, per il rinnovo di un certificato medico possono essere effettuati fino a 45 giorni prima della data di scadenza dello stesso.

▼ M9c) *Ripristino*

- 1) Se il titolare di un certificato medico non soddisfa le disposizioni di cui alla lettera b), deve sottoporsi, a seconda dei casi, a un esame e a una valutazione ai fini del ripristino.
- 2) Nel caso dei certificati medici di classe 1 e classe 2:
 - i) se il certificato medico è scaduto da meno di due anni, va effettuato un esame aeromedico di routine ai fini del rinnovo;
 - ii) se il certificato medico è scaduto da oltre due anni ma da meno di cinque anni, l'AeMC o l'AME deve effettuare la visita aeromedica per il ripristino solo dopo la valutazione dei documenti aeromedici del richiedente;
 - iii) se il certificato medico è scaduto da oltre cinque anni, si devono applicare le prescrizioni in materia di esame aeromedico valide per il rilascio iniziale e la valutazione deve basarsi sulle prescrizioni riguardanti il rinnovo.
- 3) Nel caso dei certificati medici LAPL, l'AeMC, l'AME o il medico generico deve valutare la storia clinica del richiedente ed effettuare le valutazioni e gli esami aeromedici, a seconda dei casi, conformemente ai punti MED.B.005 e MED.B.095.

MED.A.046 Sospensione o revoca dei certificati medici

- a) Un certificato medico può essere sospeso o revocato dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- b) Dopo la sospensione del certificato medico, il titolare deve restituire il certificato medico all'autorità competente per il rilascio delle licenze su richiesta di quest'ultima.
- c) Dopo la revoca del certificato medico, il titolare deve immediatamente restituire il certificato medico all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.A.050 Rinvio

- a) Se il richiedente un certificato medico di classe 1 o 2 viene rinviato all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze conformemente al punto MED.B.001, l'AeMC o l'AME deve trasmettere la relativa documentazione medica alla suddetta autorità.
- b) Se il richiedente un certificato medico LAPL viene rinviato a un AME o un AeMC conformemente al punto MED.B.001, il medico generico deve trasmettere la relativa documentazione medica all'AeMC o all'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 possiede tutti i requisiti per la classe di certificato medico pertinente, ma non si ritiene che ciò possa compromettere l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza, l'AeMC o l'AME provvede:

▼ M9

- i) nel caso di richiedenti un certificato medico di classe 1, a rinviare la decisione sull'idoneità del richiedente all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, come indicato nella presente sottoparte;
 - ii) nei casi in cui nella presente sottoparte non sia indicato il rinvio all'ispettore medico dell'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 corredato di limitazioni, se necessario;
 - iii) nel caso di richiedenti un certificato di classe 2, a valutare, d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze quale indicato nella presente sottoparte, 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 corredato di limitazioni, se necessario.
- 2) L'AeMC o l'AME può rinnovare o ripristinare un certificato medico con le medesime limitazioni senza rinviare il richiedente all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze o senza consultarlo.
- b) *Limitazioni ai certificati medici LAPL*
- 1) Se, dopo aver debitamente esaminato la storia clinica del richiedente un certificato medico LAPL, conclude che questi non possiede tutti i requisiti per l'idoneità medica, il medico generico deve rinviare tale richiedente all'AeMC o all'AME, salvo quando il richiedente necessita esclusivamente di limitazioni relative all'uso di lenti correttive o al periodo di validità del certificato medico.
 - 2) In caso di rinvio del richiedente un certificato medico LAPL conformemente al punto 1, l'AeMC o l'AME deve tenere in debito conto i punti MED.B.005 e 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 corredato di limitazioni, se necessario. L'AeMC o l'AME deve sempre prendere in considerazione la necessità di vietare al richiedente di trasportare passeggeri («Operational Passenger Limitation» — limitazione operativa al trasporto di passeggeri, OPL).
 - 3) Il medico generico può rinnovare o ripristinare un certificato medico LAPL con la medesima limitazione senza rinviare il richiedente a un AeMC o a un 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 comprometta la sicurezza del volo;
 - 2) la capacità, la competenza e l'esperienza del richiedente in merito alle operazioni da compiere.

▼ M9d) *Codici delle limitazioni operative*

1) Limitazione operativa a equipaggio plurimo (OML – Soltanto classe 1)

- i) Quando il titolare di una licenza CPL, ATPL o MPL non possiede tutti i requisiti del certificato medico di classe 1 ed è stato rinviato all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, l'ispettore medico valuta se il certificato medico può essere rilasciato con una OML «valida solo per le funzioni di copilota o con un copilota qualificato».
- ii) Il titolare di un certificato medico con una OML può pilotare un aeromobile solo in caso di operazione a equipaggio plurimo, quando l'altro pilota è pienamente qualificato per tale classe e tipo di aeromobile, non è soggetto a una OML e non ha compiuto 60 anni.
- iii) L'OML per i certificati medici di classe 1 deve essere imposta inizialmente dall'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze e può essere revocata solo da questi.

2) Limitazione operativa pilota di sicurezza (OSL – Classe 2 e privilegi LAPL)

- i) Il titolare di un certificato medico con una 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 e tipo di aeromobile, se l'aeromobile è dotato di doppi comandi e l'altro pilota siede ai comandi.
- ii) La OSL per i certificati medici di classe 2 può essere imposta e revocata dall'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio di licenze, oppure da un AeMC o da un AME d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- iii) La OSL per i certificati medici LAPL può essere imposta e revocata dall'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, da un AeMC o da un AME.

3) Limitazione operativa al trasporto di passeggeri (OPL – Classe 2 e privilegi LAPL)

- i) Il titolare di un certificato medico con una OPL può pilotare un aeromobile soltanto se non sono presenti passeggeri a bordo.
- ii) La OPL per i certificati medici di classe 2 può essere imposta e revocata dall'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, oppure da un AeMC o da un AME d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- iii) La OPL per i certificati medici LAPL può essere imposta e revocata dall'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, da un AeMC o da un AME.

▼ M9**4) Limitazione operativa con restrizione pilota (ORL – Classe 2 e privilegi LAPL)**

i) Il titolare di un certificato medico con una ORL può pilotare un aeromobile solo se è soddisfatta una delle due seguenti condizioni;

A) è presente a bordo un altro pilota pienamente qualificato per esercitare la funzione di comandante su tale classe e tipo di aeromobile, se l'aeromobile è dotato di doppi comandi e l'altro pilota siede ai comandi;

B) non sono presenti passeggeri a bordo dell'aeromobile.

ii) La ORL per i certificati medici di classe 2 può essere imposta e revocata dall'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, oppure da un AeMC o da un AME d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

iii) La ORL per i certificati medici LAPL può essere imposta e revocata dall'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, da un AeMC o da un AME.

5) Restrizione particolare da precisare (SSL)

La SSL annotata su un certificato medico deve essere seguita da una descrizione della stessa.

e) L'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, l'AeMC, l'AME o il medico generico, a seconda dei casi, può imporre al titolare di un certificato medico 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 sul certificato.

MED.B.005 Requisiti medici generali

I richiedenti un certificato medico devono essere valutati conformemente ai requisiti medici dettagliati di cui alle sezioni 2 e 3.

Essi devono essere inoltre giudicati non idonei qualora si trovino in una delle seguenti condizioni mediche che determini un grado di incapacità funzionale tale da interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza per cui è stata presentata domanda, o che potrebbe rendere il richiedente improvvisamente incapace di esercitare tali privilegi:

a) anomalie, congenite o acquisite;

b) malattie o disabilità attive, latenti, acute o croniche;

c) ferite, danni o conseguenze negative di interventi chirurgici;

d) conseguenze o effetti collaterali dovuti all'assunzione di farmaci, prescritti o non prescritti, per motivi terapeutici, diagnostici o preventivi.

SEZIONE 2***Requisiti medici per i certificati medici di classe 1 e 2*****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, se il quadro clinico lo richiede e nei seguenti momenti:

▼ **M9**

- i) per un certificato medico di classe 1, in occasione dell'esame iniziale, quindi ogni cinque anni fino ai 30 anni di età, ogni due anni fino ai 40 anni di età, annualmente fino ai 50 anni di età e successivamente in occasione di tutti gli esami per il rinnovo o il ripristino;
 - ii) per un certificato medico di classe 2, in occasione dell'esame iniziale, in occasione del primo esame dopo i 40 anni di età, quindi in occasione del primo esame dopo i 50 anni di età e successivamente ogni due anni.
- 2) È richiesta 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 del primo esame per il rinnovo o il ripristino dopo i 65 anni di età e successivamente ogni quattro anni.
 - 4) Per un certificato medico di classe 1, è richiesta una valutazione dei lipidi sierici, ivi compreso il colesterolo, in occasione dell'esame iniziale e del primo esame dopo i 40 anni di età.
- b) *Apparato cardiovascolare – Aspetti generali*
- 1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in una delle seguenti condizioni mediche devono essere giudicati non idonei:
 - i) aneurisma dell'aorta toracica o addominale soprarenale, prima di un intervento chirurgico;
 - ii) significativa anomalia funzionale o sintomatica di una delle valvole cardiache;
 - iii) trapianto di cuore o cuore/polmone;
 - iv) cardiomiopatia ipertrofica sintomatica.
 - 2) Prima che si possa procedere a un'ulteriore valutazione della loro domanda, i richiedenti un certificato medico di classe 1 con una storia clinica documentata o la diagnosi di una delle seguenti condizioni mediche devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze:
 - i) malattie vascolari periferiche, prima o dopo un intervento chirurgico;
 - ii) aneurisma dell'aorta toracica o addominale soprarenale, dopo un intervento chirurgico;
 - iii) aneurisma dell'aorta addominale infrarenale, prima o dopo un intervento chirurgico;
 - iv) anomalie delle valvole cardiache poco significative in termini funzionali;
 - v) chirurgia delle valvole cardiache;
 - vi) anomalie di pericardio, miocardio o endocardio;
 - vii) anomalia congenita del cuore, prima o dopo un intervento chirurgico correttivo;
 - viii) sincope vasovagale di causa incerta;
 - ix) trombosi arteriosa o venosa;
 - x) embolia polmonare;
 - xi) disturbo cardiovascolare che richiede una terapia anticoagulante sistemica.
 - 3) Prima di poter essere giudicati idonei, i richiedenti un certificato medico di classe 2 con una diagnosi conclamata di uno dei disturbi specificati ai precedenti punti 1 e 2 devono essere valutati da un cardiologo d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

▼ M9

- 4) I richiedenti con disturbi cardiaci diversi da quelli specificati ai punti 1 e 2 possono essere giudicati idonei a seguito di una valutazione cardiologica soddisfacente.

c) Pressione sanguigna

- 1) La pressione sanguigna dei richiedenti deve essere misurata in occasione di ogni esame.
- 2) I richiedenti la cui pressione sanguigna non rientra nella norma devono sottoporsi a un'ulteriore valutazione della loro condizione cardiovascolare e a una terapia farmacologica per determinare se debbano essere giudicati non idonei conformemente ai punti 3 e 4.
- 3) I richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in una delle seguenti condizioni mediche devono essere giudicati non idonei:
 - i) ipotensione sintomatica;
 - ii) durante l'esame, pressione arteriosa sistolica significativamente superiore a 160 mmHg o pressione arteriosa diastolica significativamente superiore a 95 mmHg, con o senza trattamento.
- 4) I richiedenti che abbiano iniziato una terapia farmacologica per il controllo della pressione sanguigna devono essere giudicati non idonei finché non sia stata verificata l'assenza di effetti collaterali significativi.

d) Coronaropatie

- 1) Prima che si possa procedere a un'ulteriore valutazione della loro domanda, i richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in una delle seguenti condizioni mediche devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze e sottoporsi a una valutazione cardiologica per escludere un'ischemia miocardica:
 - i) sospetta ischemia miocardica;
 - ii) coronaropatia asintomatica minore che non richiede una terapia anti-angina.
- 2) Prima che si possa procedere a un'ulteriore valutazione della loro domanda, i richiedenti un certificato medico di classe 2 che si trovino in una delle condizioni mediche di cui al punto 1 devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente.
- 3) I richiedenti che si trovino in una delle seguenti condizioni mediche devono essere giudicati non idonei:
 - i) ischemia miocardica;
 - ii) coronaropatia sintomatica;
 - iii) sintomi di coronaropatia controllati farmacologicamente.
- 4) I richiedenti il rilascio iniziale di un certificato medico di classe 1, la cui storia clinica o diagnosi comprenda una delle seguenti condizioni mediche, devono essere giudicati non idonei:
 - i) ischemia miocardica;
 - ii) infarto del miocardio;
 - iii) rivascolarizzazione e impianto di stent a seguito di coronaropatia.
- 5) Prima che si possa procedere a un'ulteriore valutazione della loro domanda, 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, d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze. I richiedenti il rinnovo di un certificato medico di classe 1 devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

▼ M9

- e) *Disturbi del ritmo/della conduzione*
- 1) I richiedenti che si trovino in una delle seguenti condizioni mediche devono essere giudicati non idonei:
 - i) malattia seno-atriale sintomatica;
 - ii) blocco atrioventricolare completo;
 - iii) QT prolungato sintomatico;
 - iv) sistema di defibrillazione automatico impiantabile;
 - v) pacemaker ventricolare antitachicardia.
 - 2) Prima che si possa procedere a un'ulteriore valutazione della loro domanda, i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da disturbi significativi della conduzione cardiaca o del ritmo, ivi compresi i seguenti, devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze:
 - 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.
 - 3) Prima che si possa procedere a un'ulteriore valutazione della loro domanda, i richiedenti un certificato medico di classe 2 che si trovino in una delle condizioni mediche di cui al punto 2 devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente, d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - 4) I richiedenti che si trovino in una delle seguenti condizioni mediche possono essere giudicati idonei in assenza di altre anomalie e a seguito di una valutazione cardiologica soddisfacente:
 - 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.
 - 5) Prima di poter essere giudicati idonei, i richiedenti la cui storia clinica comprenda una delle seguenti condizioni mediche devono sottoporsi a una valutazione cardiovascolare soddisfacente:
 - i) terapia di ablazione;
 - ii) impianto di pacemaker.

▼ M9

I richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in tale condizione devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze. I richiedenti un certificato medico di classe 2 che si trovino in tale condizione devono essere valutati d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.015 Apparato respiratorio

- a) I richiedenti con una compromissione significativa della funzionalità polmonare devono essere giudicati non idonei. Essi possono tuttavia essere giudicati idonei una volta che la funzionalità polmonare sia stata ripristinata e sia soddisfacente.
- b) I richiedenti un certificato medico di classe 1 devono sottoporsi a test della funzionalità e della morfologia polmonare in occasione dell'esame iniziale e quando il quadro clinico lo richiede.
- c) I richiedenti un certificato medico di classe 2 devono sottoporsi a test della funzionalità e della morfologia polmonare quando il quadro clinico lo richiede.
- d) Prima di poter essere giudicati idonei, i richiedenti la cui storia clinica o diagnosi comprenda una delle seguenti condizioni mediche devono sottoporsi a una valutazione della funzionalità respiratoria con esito soddisfacente:
 - 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;
 - 8) malattia polmonare ostruttiva cronica.

Prima che si possa procedere a un'ulteriore valutazione della loro domanda, i richiedenti con una diagnosi conclamata di una delle condizioni mediche di cui ai punti 3 e 5 devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente.

- e) Valutazione aeromedica
 - 1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in una delle condizioni mediche di cui alla lettera d) devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - 2) I richiedenti un certificato medico di classe 2 che si trovino in una delle condizioni mediche di cui alla lettera d) devono essere valutati d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- f) I richiedenti un certificato medico di classe 1 che sono stati sottoposti a pneumonectomia devono essere giudicati non idonei.

MED.B.020 Apparato digerente

- a) 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, devono essere giudicati non idonei.
- b) I richiedenti affetti da ernie in grado di provocare sintomi inabilitanti devono essere giudicati non idonei.

▼ M9

- c) I richiedenti affetti da uno dei seguenti disturbi del sistema gastrointestinale possono essere giudicati idonei dopo l'esito positivo di una terapia o il completo recupero dopo un intervento chirurgico e previa valutazione gastroenterologica soddisfacente:
- 1) disturbi dispeptici ricorrenti che richiedono cure mediche;
 - 2) pancreatiti;
 - 3) calcoli biliari sintomatici;
 - 4) una diagnosi clinica o una storia clinica documentata di malattie intestinali infiammatorie croniche;
 - 5) postumi di interventi chirurgici del tubo digerente o dei suoi annessi, ivi compresi interventi che comportino l'escissione totale o parziale o la deviazione di uno di questi organi.
- d) Valutazione aeromedica
- 1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 cui sia stata diagnosticata una delle condizioni mediche di cui alla lettera c), punti 2, 4 e 5, devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - 2) L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 cui sia stata diagnosticata la condizione medica di cui alla lettera c), punto 2, deve essere valutata d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.025 Sistemi metabolico ed endocrino

- a) I richiedenti con disfunzioni metaboliche nutrizionali o endocrine possono essere giudicati idonei ove sia dimostrata la stabilità della condizione medica e a seguito di una valutazione aeromedica soddisfacente.
- b) *Diabete mellito*
- 1) I richiedenti affetti da diabete mellito che richiede la somministrazione di insulina devono essere giudicati non idonei.
 - 2) I richiedenti affetti da diabete mellito che non richiede la somministrazione di insulina devono essere giudicati non idonei, salvo quando sia possibile dimostrare che il livello di zucchero nel sangue è sotto controllo e stabile.
- c) *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'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - 2) L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 che necessitano di terapie diverse dall'insulina per il controllo del livello di zucchero nel sangue deve essere valutata d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.030 Ematologia

- a) I richiedenti un certificato medico di classe 1 devono sottoporsi a un test dell'emoglobina in occasione di ogni esame aeromedico.
- b) I richiedenti affetti da disturbi ematologici possono essere giudicati idonei previa valutazione aeromedica soddisfacente.

▼ M9

- c) I richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da uno dei seguenti disturbi ematologici devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- 1) emoglobina anomala, comprese (elenco non esaustivo), anemia, eritrocitosi o emoglobinopatia;
 - 2) ingrandimento significativo delle ghiandole linfatiche;
 - 3) ingrandimento della milza;
 - 4) disturbi della coagulazione, emorragici o trombotici;
 - 5) leucemia.
- d) L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti da uno dei disturbi ematologici di cui alla lettera c), punti 4 e 5, deve essere valutata d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.035 Apparato genito-urinario

- a) Ogni esame aeromedico deve prevedere l'esame delle urine. I richiedenti devono essere giudicati non idonei qualora la loro urina contenga elementi anomali considerati patologici che potrebbero determinare un grado di incapacità funzionale tale da compromettere l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza, o che potrebbero rendere il richiedente improvvisamente incapace di esercitare tali privilegi.
- b) I richiedenti con postumi di malattie o interventi chirurgici all'apparato genito-urinario o ai suoi annessi in grado di provocare inabilitazione, in particolare ostruzioni dovute a stenosi o compressione, devono essere giudicati non idonei.
- c) I richiedenti la cui diagnosi o storia clinica comprenda uno dei seguenti disturbi medici possono essere giudicati idonei previa valutazione genito-urinaria soddisfacente, a seconda dei casi:
- 1) malattie renali;
 - 2) uno o più calcoli urinari o storia clinica di coliche renali.
- d) I richiedenti che abbiano subito un intervento chirurgico importante all'apparato urinario o ai suoi annessi che abbia comportato una totale o parziale escissione o una deviazione dei relativi organi devono essere giudicati non idonei. Dopo il completo recupero essi possono tuttavia essere giudicati idonei.
- e) I richiedenti un certificato medico di classe 1 di cui alle lettere c) e d) devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.040 Malattie infettive

- a) I richiedenti devono essere giudicati non idonei qualora abbiano una diagnosi o storia clinica di malattie infettive che possano compromettere l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza.
- b) I richiedenti HIV positivi possono essere giudicati idonei previa valutazione aeromedica soddisfacente. I richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in tale condizione devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.045 Ostetricia e ginecologia

- a) Le richiedenti che hanno subito un intervento ginecologico di rilievo devono essere giudicate non idonee. Dopo il completo recupero esse possono tuttavia essere giudicate idonee.

▼ M9b) *Gravidanza*

- 1) In caso di gravidanza, la richiedente può continuare a esercitare i suoi privilegi fino alla fine della ventiseiesima settimana di gestazione solo se ritenuta idonea dall'AeMC o dall'AME.
- 2) Alle titolari di un certificato medico di classe 1 in stato di gravidanza deve essere applicata una OML. Fatto salvo il punto MED.B.001, in tale caso la OML può essere imposta e revocata dall'AeMC o dall'AME.
- 3) La richiedente può riprendere l'esercizio dei suoi privilegi dopo il completo recupero al termine della gravidanza.

MED.B.050 Apparato muscolo-scheletrico

- a) I richiedenti che non hanno 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 licenza devono essere giudicati non idonei. Tuttavia, qualora l'altezza in posizione seduta, la lunghezza delle braccia e delle gambe e la forza muscolare del richiedente siano sufficienti per l'esercizio sicuro dei privilegi per alcuni tipi di aeromobili, e ciò sia dimostrabile, ove necessario, tramite un test medico di volo o un test di volo simulato, tale richiedente può essere giudicato idoneo e i suoi privilegi devono essere limitati di conseguenza.
- b) I richiedenti che non presentano un uso funzionale soddisfacente dell'apparato muscolo-scheletrico che consenta loro di esercitare in sicurezza i privilegi della licenza devono essere considerati non idonei. Tuttavia, qualora l'uso funzionale dell'apparato muscolo-scheletrico del richiedente sia soddisfacente per l'esercizio sicuro dei privilegi per alcuni tipi di aeromobili, e ciò sia dimostrabile, ove necessario, tramite un test medico di volo o un test di volo simulato, tale richiedente può essere giudicato idoneo e i suoi privilegi devono essere limitati di conseguenza.
- c) In caso di dubbi sorti nel quadro delle valutazioni di cui alle lettere a) e b), i richiedenti un certificato medico di classe 1 devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, mentre i richiedenti un certificato medico di classe 2 devono essere valutati d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.055 Salute mentale

- a) L'esame aeromedico iniziale per la classe 1 deve prevedere una valutazione esaustiva della salute mentale.
- b) L'esame aeromedico iniziale per la classe 1 deve prevedere un test per la presenza di droghe e alcol.
- c) I richiedenti affetti da disturbi mentali o comportamentali dovuti all'uso o all'abuso di alcool o di altre sostanze psicoattive devono essere giudicati non idonei, in attesa del recupero e dell'eliminazione della dipendenza dall'uso o dall'abuso di sostanze psicoattive, a seguito di una valutazione psichiatrica soddisfacente dopo un trattamento con esito positivo.
- d) Prima di poter essere giudicati idonei, i richiedenti la cui diagnosi clinica o storia clinica documentata comprenda uno dei seguenti disturbi psichiatrici devono sottoporsi a una valutazione psichiatrica soddisfacente:
 - 1) disturbi dell'umore;
 - 2) disturbi nevrotici;
 - 3) disturbi della personalità;
 - 4) disturbi mentali o comportamentali;
 - 5) abuso di sostanze psicoattive.

▼ M9

- e) I richiedenti con una storia clinica documentata di atti autolesionistici deliberati, singoli o ripetuti, o di tentato suicidio, devono essere giudicati non idonei. Dopo una valutazione psichiatrica soddisfacente essi possono tuttavia essere giudicati idonei.
- f) Valutazione aeromedica
 - 1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da uno dei disturbi di cui alle lettere c), d) o e) devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - 2) L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti da uno dei disturbi di cui alle lettere c), d) o e) deve essere valutata d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- g) I richiedenti con una storia clinica documentata o una diagnosi clinica di schizofrenia, schizotimia o disturbi deliranti devono essere giudicati non idonei.

MED.B.065 Neurologia

- a) I richiedenti la cui diagnosi clinica o storia clinica documentata comprenda una delle seguenti condizioni mediche devono essere giudicati non idonei:
 - 1) epilessia, eccetto nei casi di cui alla lettera b), punti 1 e 2;
 - 2) episodi ricorrenti di disturbi della coscienza di causa incerta.
- b) Prima di poter essere giudicati idonei, i richiedenti la cui diagnosi clinica o storia clinica documentata comprenda una delle seguenti condizioni mediche devono sottoporsi a un'ulteriore valutazione:
 - 1) epilessia senza episodi ricorrenti dopo l'età di cinque 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) malattie infiammatorie del sistema nervoso centrale o periferico;
 - 6) emicrania;
 - 7) un singolo episodio di disturbo della coscienza di causa incerta;
 - 8) perdita di coscienza dopo una ferita alla testa;
 - 9) lesione cerebrale penetrante;
 - 10) lesione spinale o dei nervi periferici;
 - 11) disturbi del sistema nervoso a causa di carenze vascolari, inclusi eventi emorragici e ischemici.

I richiedenti un certificato medico di classe 1 devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 deve essere valutata d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

▼ **M9****MED.B.070 Apparato visivo**a) *Esame*

- 1) Per un certificato medico di classe 1:
 - i) la visita iniziale deve prevedere un esame oculistico completo, che in seguito deve essere effettuato periodicamente e quando il quadro clinico lo richiede, a seconda della rifrazione e delle prestazioni funzionali dell'occhio;
 - ii) tutti gli esami di rinnovo e ripristino devono prevedere un esame oculistico di routine.
- 2) Per un certificato medico di classe 2:
 - i) l'esame iniziale e tutti gli esami di rinnovo e ripristino devono prevedere un esame oculistico di routine;
 - ii) quando il quadro clinico lo richiede deve essere effettuato un esame oculistico completo.

b) *Acutezza visiva*

- 1) Per un certificato medico di classe 1:
 - i) l'acutezza visiva da lontano, con o senza correzione, deve essere 6/9 (0,7) o superiore in ciascun occhio separatamente, con acutezza visiva binoculare di 6/6 (1,0) o superiore.
 - ii) Nell'esame iniziale, i richiedenti con una visione inferiore alla norma in un occhio devono essere giudicati non idonei.
 - iii) Fatta salva la lettera b), punto 1, punto i), durante gli esami per il rinnovo o il ripristino i richiedenti con una visione acquisita inferiore alla norma in un occhio o con visione monoculare acquisita devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze e possono essere giudicati idonei a condizione che la valutazione oftalmologica sia soddisfacente.
- 2) Per un certificato medico di classe 2:
 - i) l'acutezza visiva da lontano, con o senza correzione, deve essere 6/12 (0,5) o superiore in ciascun occhio separatamente, con acutezza visiva binoculare di 6/9 (0,7) o superiore.
 - ii) Fatta salva la lettera b), punto 2, punto i), i richiedenti con una visione inferiore alla norma in un occhio possono essere giudicati idonei d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze a condizione che la valutazione oftalmologica sia soddisfacente.
- 3) 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, se necessario con correzione.

c) *Errore refrattivo e anisometropia*

- 1) I richiedenti con errori refrattivi o anisometropia possono essere giudicati idonei a condizione che la valutazione oftalmica sia soddisfacente.
- 2) Fatta salva la lettera c), punto 1, i richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in una delle seguenti condizioni mediche devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze e possono essere giudicati idonei a condizione che la valutazione oftalmologica sia soddisfacente:
 - i) miopia superiore a 6.0 diottrie;
 - ii) astigmatismo superiore a 2.0 diottrie;
 - iii) anisometropia superiore a 2.0 diottrie.

▼ **M9**

- 3) Fatta salva la lettera c), punto 1, i richiedenti un certificato medico di classe 1 con ipermetropia superiore a + 5,0 diottrie devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze e possono essere giudicati idonei previa valutazione oftalmologica soddisfacente, purché vi siano riserve fusionali adeguate, pressione intraoculare e angoli anteriori nella norma e non sia stata dimostrata la presenza di alcuna patologia significativa. Fatta salva la lettera b), punto 1, punto i), l'acutezza visiva corretta in ciascuno occhio deve essere 6/6 o superiore.
 - 4) 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 che si trovino in tale condizione devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- d) *Funzione binoculare*
- 1) Qualora non abbiano una funzione binoculare normale e nel caso in cui tale condizione medica possa compromettere l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza, i richiedenti un certificato medico di classe 1 devono essere giudicati non idonei tenendo conto, ove pertinente, delle eventuali opportune misure correttive.
 - 2) I richiedenti affetti da diplopia devono essere giudicati non idonei.
- e) *Campi visivi*
- Qualora non abbiano campi visivi normali e nel caso in cui tale condizione medica possa compromettere l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza, i richiedenti un certificato medico di classe 1 devono essere giudicati non idonei tenendo conto, ove pertinente, delle eventuali opportune misure correttive.
- f) *Interventi oculistici*
- I richiedenti che hanno subito un intervento oculistico devono essere giudicati non idonei. Dopo il pieno recupero della funzione visiva essi possono essere tuttavia giudicati idonei, a condizione che la valutazione oftalmologica sia soddisfacente.
- g) *Occhiali e lenti a contatto*
- 1) Se una funzione visiva soddisfacente si ottiene solo con l'utilizzo di correzioni, gli occhiali o le lenti a contatto devono permettere una funzione visiva ottimale, essere ben tollerati e adatti per scopi aeronautici.
 - 2) Nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza, per soddisfare i requisiti visivi non deve essere utilizzato più di un paio di occhiali.
 - 3) Per la visione da lontano, nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza si devono portare occhiali o lenti a contatto.
 - 4) Per la visione da vicino, nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza deve essere disponibile un paio di occhiali.
 - 5) Un paio di occhiali correttivi di riserva deve essere prontamente disponibile, a seconda dei casi, per la visione da lontano o da vicino, per l'uso immediato nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza.
 - 6) Le lenti a contatto eventualmente utilizzate nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza devono essere per la visione da lontano, monofocali, non colorate e ben tollerate.
 - 7) I richiedenti con un elevato errore refrattivo devono utilizzare lenti a contatto od occhiali con lenti a indice elevato.
 - 8) L'utilizzo di lenti ortocheratologiche non è consentito.

MED.B.075 Percezione dei colori

- a) Se non possono dimostrare di essere in grado di percepire prontamente i colori necessari per l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza, i richiedenti devono essere giudicati non idonei.

▼ M9b) *Esame e valutazione*

- 1) Per il rilascio iniziale di un certificato medico i richiedenti devono sottoporsi al test di Ishihara. I richiedenti che superano tale test possono essere giudicati idonei.
- 2) Per un certificato medico di classe 1:
 - i) i richiedenti che non superano il test di Ishihara devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze e sottoporsi a ulteriori test di percezione dei colori per stabilire se sono cromaticamente sicuri;
 - ii) i richiedenti devono essere normali tricromatici o cromaticamente sicuri;
 - iii) i richiedenti che non superano gli ulteriori test di percezione dei colori devono essere giudicati non idonei.
- 3) Per un certificato medico di classe 2:
 - i) i richiedenti che non superano il test di Ishihara devono sottoporsi a ulteriori test di percezione dei colori per stabilire se sono cromaticamente sicuri;
 - ii) ai richiedenti che non abbiano una percezione soddisfacente dei colori deve essere consentito di esercitare i privilegi della pertinente licenza solo nelle ore diurne.

MED.B.080 Otorinolaringoiatria (ORL)a) *Esame*

- 1) L'udito dei richiedenti deve essere controllato in occasione di tutti gli esami.
 - i) Nel caso dei certificati medici di classe 1 e dei certificati medici di classe 2, quando alla licenza deve essere aggiunta un'abilitazione al volo strumentale o al volo strumentale in rotta, l'udito deve essere verificato con l'audiometria tonale pura in occasione del primo esame, quindi ogni cinque anni fino ai 40 anni di età e in seguito ogni due anni.
 - ii) In occasione dell'esame iniziale, i richiedenti sottoposti a controllo con audiometria tonale pura non devono presentare una perdita di udito superiore a 35 dB alle frequenze 500, 1 000 o 2 000 Hz, o superiore a 50 dB a 3 000 Hz in ciascun orecchio. Alla visita di rinnovo o di ripristino, i richiedenti con una perdita di udito superiore devono dimostrare una capacità uditiva funzionale soddisfacente.
 - 2) Un esame completo orecchio - naso - gola deve essere effettuato per il rilascio iniziale di un certificato medico di classe 1 e in seguito periodicamente, se il quadro clinico lo richiede.
- b) I richiedenti che si trovino in una delle seguenti condizioni mediche devono sottoporsi a ulteriori esami per accertare che il disturbo medico non interferisca con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza:
- 1) ipoacusia;
 - 2) processi patologici attivi dell'orecchio medio o interno;
 - 3) perforazione non guarita o disfunzione della membrana timpanica;
 - 4) disfunzione delle trombe di Eustachio;
 - 5) disturbi della funzione vestibolare;
 - 6) restrizione significativa dei passaggi nasali;
 - 7) disfunzioni dei seni paranasali;

▼ M9

- 8) malformazione o infezione significative della cavità orale o delle vie respiratorie superiori;
 - 9) disturbi significativi della parola o della voce;
 - 10) postumi di interventi chirurgici all'orecchio medio o interno.
- c) *Valutazione aeromedica*
- 1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in una delle condizioni mediche di cui alla lettera b), punti 1, 4 e 5, devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - 2) L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 che si trovino in una delle condizioni mediche di cui alla lettera b), punti 4 e 5, deve essere valutata d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
 - 3) Qualora alla licenza debba essere aggiunta un'abilitazione al volo strumentale o al volo strumentale in rotta, l'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 che si trovino nella condizione medica di cui alla lettera b), punto 1, deve essere valutata d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

MED.B.085 Dermatologia

I richiedenti devono essere giudicati non idonei qualora siano affetti da malattie dermatologiche conclamate che possano compromettere l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza.

MED.B.090 Oncologia

- a) Prima che si possa procedere a un'ulteriore valutazione della loro domanda, i richiedenti affetti da patologie maligne di tipo primario o secondario devono sottoporsi a una valutazione oncologica soddisfacente. I richiedenti un certificato medico di classe 1 che si trovino in tale condizione devono essere rinviati all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze. I richiedenti un certificato medico di classe 2 che si trovino in tale condizione devono essere valutati d'intesa con l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- b) I richiedenti con una storia clinica documentata o una diagnosi clinica di tumore maligno intracerebrale devono essere giudicati non idonei.

*SEZIONE 3**Requisiti specifici per i certificati medici LAPL***MED.B.095 Valutazioni ed esami medici dei richiedenti certificati medici LAPL**

- a) I richiedenti certificati medici LAPL devono essere 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 che il titolare della licenza ha compiuto 50 anni e le valutazioni nel caso in cui l'esaminatore non sia in possesso della storia clinica del richiedente devono comprendere quantomeno tutti i seguenti esami:
 - 1) esami clinici;
 - 2) pressione sanguigna;
 - 3) esame delle urine;
 - 4) capacità visiva;
 - 5) capacità uditiva.

▼ M9

d) Dopo la valutazione iniziale, tutte le successive valutazioni finché il titolare della licenza non compie 50 anni devono comprendere quantomeno i due seguenti esami:

- 1) una 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, conformemente alle migliori pratiche della medicina aeronautica.

▼ B

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) 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

▼ B

- 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.

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.

▼ **M9**

SOTTOPARTE D

**ESAMINATORI AEROMEDICI, MEDICI GENERICI, SPECIALISTI DI
MEDICINA DEL LAVORO****SEZIONE 1****Esaminatori aeromedici****MED.D.001 Privilegi**

- a) I privilegi dei titolari di un certificato di esaminatore aeromedico (AME) consistono nella facoltà di rilasciare, rinnovare e ripristinare certificati medici di classe 2 e certificati medici LAPL, nonché di effettuare le relative valutazioni e i relativi esami medici.
- b) Se possiedono i requisiti di cui al punto MED.D.015, i titolari di un certificato di AME possono richiedere l'estensione dei loro privilegi agli esami medici per il rinnovo e il ripristino dei certificati medici di classe 1.
- c) I privilegi di un titolare di un certificato di AME di cui alle lettere a) e b) devono comprendere la facoltà di effettuare valutazioni ed esami aeromedici dei membri dell'equipaggio di cabina e di fornire i relativi rapporti medici, a seconda dei casi, conformemente al presente allegato (Parte medica).
- d) La portata dei privilegi del titolare di un certificato di AME, e le eventuali condizioni inerenti, devono essere specificate in tale certificato.
- e) Il titolare di un certificato di AME non può, in alcun momento, detenere più di un certificato di AME rilasciato conformemente al presente regolamento.
- f) I titolari di un certificato di AME non possono effettuare valutazioni ed esami aeromedici in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato il certificato di AME, a meno che non abbiano espletato quanto segue:
 - 1) siano stati autorizzati dall'altro Stato membro in questione ad esercitare l'attività professionale in quanto medici specializzati;
 - 2) abbiano comunicato all'autorità competente dell'altro Stato membro l'intenzione di effettuare valutazioni ed esami aeromedici e di rilasciare certificati medici nell'ambito dei loro privilegi in quanto AME;
 - 3) abbiano ricevuto istruzioni dall'autorità competente dell'altro Stato membro.

MED.D.005 Domanda

- a) La domanda di certificato di AME o di estensione dei privilegi di un certificato di 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 dimostri l'osservanza dei requisiti stabiliti al punto MED.D.010, comprensiva di prove attestanti il proficuo completamento del corso di formazione in medicina aeronautica adeguato ai privilegi oggetto della domanda;
 - 3) una dichiarazione scritta che, una volta ricevuto il certificato di AME, l'AME rilascerà certificati medici in ottemperanza alle prescrizioni del presente regolamento.

▼ M9

- c) Quando effettuano esami aeromedici in più sedi, gli AME sono tenuti a fornire all'autorità competente le informazioni pertinenti in merito a tutte le sedi e le strutture in cui esercitano.

MED.D.010 Requisiti per il rilascio di un certificato di AME

Affinché possa essere rilasciato loro un certificato di AME, i richiedenti devono soddisfare tutte le seguenti condizioni:

- a) essere pienamente qualificati e abilitati all'esercizio della medicina e poter dimostrare di aver completato una formazione medica specialistica;
- b) avere completato proficuamente un corso di formazione di base in medicina aeronautica, comprensivo di una formazione pratica relativa ai metodi di esame e alle valutazioni aeromediche;
- c) avere dimostrato all'autorità competente:
- 1) di disporre di strutture adeguate, nonché di procedure, documentazione e attrezzature operative idonee per gli esami aeromedici;
 - 2) di disporre delle procedure e delle condizioni necessarie per garantire la riservatezza medica.

MED.D.011 Privilegi dei titolari del certificato di AME

Attraverso il rilascio di un certificato di AME, al titolare sono riconosciuti i privilegi relativi al rilascio iniziale, al rinnovo e al ripristino di tutti i seguenti certificati:

- a) certificati medici di classe 2;
- b) certificati medici LAPL;
- c) rapporti medici sull'equipaggio di cabina.

MED.D.015 Requisiti per l'estensione dei privilegi

Qualora soddisfino tutte le condizioni che seguono, ai richiedenti deve essere rilasciato un certificato di AME che estenda i relativi privilegi al rinnovo e al ripristino di certificati medici di classe 1:

- a) detenere un certificato di AME valido;
- b) aver effettuato almeno 30 esami per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di certificati medici di classe 2 o equivalenti in un periodo non superiore ai tre anni precedenti la domanda;
- c) avere completato proficuamente un corso di formazione avanzato in medicina aeronautica, comprensivo di una formazione pratica relativa ai metodi di esame e alle valutazioni aeromediche;
- d) avere completato proficuamente un corso di formazione pratica della durata di almeno due giorni presso un AeMC o sotto la supervisione dell'autorità competente.

MED.D.020 Corsi di formazione in medicina aeronautica

- a) I corsi di formazione in medicina aeronautica di cui ai punti MED.D.010, lettera b), e MED.D.015, lettera c), devono essere erogati solo previa approvazione da parte dall'autorità competente dello Stato membro dove l'organizzazione che li impartisce ha la propria sede principale. Onde ottenere tale approvazione, l'organizzazione che impartisce i corsi deve dimostrare che il programma di studio contiene gli obiettivi di apprendimento per acquisire le competenze necessarie e che le persone incaricate della formazione possiedono conoscenze ed esperienza adeguate.

▼ M9

- b) Salvo che nel caso dei corsi di aggiornamento, i corsi devono prevedere al termine una prova scritta sugli argomenti trattati.
- c) L'organizzazione che imparte il corso deve rilasciare un certificato di proficuo completamento ai partecipanti che hanno superato l'esame.

MED.D.025 Modifiche al certificato di AME

- a) I titolari di un certificato di AME sono tenuti a comunicare senza indugio all'autorità competente le seguenti circostanze che potrebbero avere rilevanza per il loro certificato di AME:
 - 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, eventualmente riguardanti il contenuto delle dichiarazioni presentate con la domanda;
 - 3) non sono più soddisfatti i requisiti per il rilascio del certificato di AME;
 - 4) sono cambiati la sede o l'indirizzo postale dell'esaminatore aeromedico.
- b) La mancata comunicazione di tali informazioni all'autorità competente, secondo quanto previsto alla lettera a), comporta la sospensione o la revoca del certificato di AME conformemente all'allegato II, punto ARA.MED.250 (Parte ARA).

MED.D.030 Validità dei certificati di AME

Un certificato di AME è valido per un periodo di tre anni, a meno che l'autorità competente non decida di ridurre tale periodo per motivi debitamente giustificati connessi al singolo caso.

Su domanda del titolare, il certificato deve essere:

- a) rinnovato, purché il titolare:
 - 1) continui a soddisfare le condizioni generali richieste per l'esercizio dell'attività medica e mantenga l'abilitazione all'esercizio della medicina;
 - 2) nel corso degli ultimi tre anni abbia frequentato corsi di aggiornamento in medicina aeronautica;
 - 3) abbia effettuato almeno 10 esami aeromedici, o esami equivalenti, ogni anno;
 - 4) continui a rispettare i termini del certificato;
 - 5) eserciti i privilegi conformemente alle prescrizioni di cui al presente allegato (Parte medica);
 - 6) abbia dimostrato di mantenere la propria competenza aeromedica conformemente alla procedura stabilita dall'autorità competente;
- b) ripristinato, purché il titolare soddisfi i requisiti per il rinnovo di cui alla lettera a) o tutti i seguenti requisiti:
 - 1) continui a soddisfare le condizioni generali richieste per l'esercizio dell'attività medica e mantenga l'abilitazione all'esercizio della medicina;
 - 2) nel corso dell'anno precedente abbia frequentato corsi di aggiornamento in medicina aeronautica;
 - 3) abbia completato proficuamente un corso di formazione pratica nel corso dell'anno precedente presso un AeMC o sotto la supervisione dell'autorità competente;

▼ M9

- 4) continui a possedere i requisiti di cui al punto MED.D.010;
- 5) abbia dimostrato di mantenere la propria competenza aeromedica conformemente alla procedura stabilita dall'autorità competente.

*SEZIONE 2**Medici generici***MED.D.035 Requisiti per i medici generici**

I medici generici (GMP) possono svolgere la funzione di AME per il rilascio di certificati medici LAPL qualora soddisfino tutte le seguenti condizioni:

- a) esercitano la propria attività in uno Stato membro in cui i medici generici hanno accesso alla documentazione medica completa dei richiedenti;
- b) esercitano la propria attività conformemente agli eventuali requisiti aggiuntivi stabiliti dal diritto nazionale dello Stato membro della rispettiva autorità competente;
- c) sono pienamente qualificati e abilitati all'esercizio della medicina conformemente al diritto nazionale dello Stato membro della rispettiva autorità competente.
- d) prima di iniziare tale attività hanno informato l'autorità competente.

*SEZIONE 3**Specialisti di medicina del lavoro***MED.D.040 Requisiti per gli specialisti di medicina del lavoro**

Negli Stati membri in cui l'autorità competente è certa che le prescrizioni del sistema sanitario nazionale applicabili agli specialisti di medicina del lavoro (OHMP) sono tali da garantire il rispetto delle prescrizioni del presente allegato (Parte medica) applicabili agli specialisti di medicina del lavoro, questi ultimi possono effettuare valutazioni aeromediche dell'equipaggio di cabina, purché:

- a) siano pienamente qualificati e abilitati all'esercizio della medicina e qualificati in medicina del lavoro;
- b) l'ambiente di lavoro durante il volo e i compiti di sicurezza dell'equipaggio di cabina siano stati tra gli argomenti trattati nel programma di studio per la qualifica in medicina del lavoro o in altre esperienze formative o operative;
- c) prima di iniziare tale attività abbiano informato l'autorità competente.

▼ **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***▼ M7▼ M1**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.

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.

▼ M14**ARA.GEN.125 Informazioni all'Agenzia**

- a) L'autorità competente deve informare l'Agenzia in caso di problemi significativi nell'attuazione del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base entro 30 giorni dal momento in cui l'autorità è venuta a conoscenza dei problemi.
- b) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e gli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, l'autorità competente deve fornire quanto prima all'Agenzia informazioni rilevanti dal punto di vista della sicurezza, derivanti dalle segnalazioni di eventi registrate nella banca dati nazionale.

▼ M1**ARA.GEN.135 Reazione immediata a un problema di sicurezza****▼ M14**

- a) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e gli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, l'autorità competente deve attuare un sistema per raccogliere, analizzare e diffondere in maniera adeguata le informazioni concernenti la sicurezza.
- b) L'Agenzia deve attuare un sistema per analizzare in maniera adeguata tutte le informazioni pertinenti ricevute in materia di sicurezza e trasmettere senza indebito ritardo agli Stati membri e alla Commissione tutte le informazioni, incluse le raccomandazioni o le azioni correttive da adottare, che sono loro necessarie per reagire tempestivamente a un problema di sicurezza concernente i prodotti, le parti, gli equipaggiamenti non installati, le persone o le organizzazioni soggetti al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base.

▼ M1

- 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.

▼ M14

- d) Le misure adottate a norma della lettera c) devono essere immediatamente notificate a tutte le persone o organizzazioni tenute a rispettarle a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base. L'autorità competente deve inoltre notificare tali provvedimenti all'Agenzia e, qualora sia richiesta un'azione combinata, agli altri Stati membri interessati.

▼ 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:

▼ M14

- 1) politiche e procedure documentate per descrivere l'organizzazione, i mezzi e i metodi per conformarsi al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base. Le procedure devono essere mantenute aggiornate ed essere utilizzate come documenti di lavoro di base in seno all'autorità competente per tutti i compiti pertinenti;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

▼ M1

- 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.

▼ M14

- c) L'autorità competente deve stabilire procedure per la partecipazione a uno scambio reciproco di tutte le necessarie informazioni e assistenza con le altre autorità competenti interessate, siano esse dello stesso Stato membro o di altri Stati membri, comprese:
- 1) le informazioni su tutti i rilievi sollevati, sugli interventi correttivi avviati in seguito a detti rilievi e sui provvedimenti attuativi adottati 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 o hanno reso loro dichiarazioni;
 - 2) le informazioni derivanti dalla segnalazione obbligatoria e volontaria di eventi di cui all'allegato VII, norma ORA.GEN.160.

▼ M1

- 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:

▼ M1

- 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;
 - 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.

▼ M14**ARA.GEN.210 Modifiche del sistema di gestione**

- a) L'autorità competente deve disporre di un sistema per identificare le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di adempiere le proprie responsabilità come definito nel regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base. Tale sistema deve permettere di agire in modo appropriato al fine di assicurare che il sistema di gestione resti adeguato ed efficace.
- b) L'autorità competente deve aggiornare tempestivamente il proprio sistema di gestione per tenere conto delle modifiche del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, in modo da garantire l'efficace attuazione.
- c) L'autorità competente deve notificare all'Agenzia le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di adempiere le proprie responsabilità come definito nel regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base.

▼ M1**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;

▼ M7

- 4) i processi di certificazione e di dichiarazione nonché la sorveglianza delle organizzazioni certificate e dichiarate;

▼ M1

- 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 rilievi, le azioni correttive e la data di conclusione delle azioni;
- 10) i provvedimenti attuativi adottati;

▼ M11

- 11) le informazioni sulla sicurezza e le misure di follow-up;
- 12) il ricorso a disposizioni di flessibilità in conformità all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139; e
- 13) il processo di valutazione e autorizzazione dell'aeromobile di cui alla norma ORA.ATO.135, lettera a), e alla norma DTO.GEN.240, lettera a).

▼ M12

- b) L'autorità competente deve istituire e mantenere aggiornato un elenco di tutti i certificati delle organizzazioni, i certificati di qualificazione FSTD e le licenze, i certificati e gli attestati del personale da essa rilasciati, delle dichiarazioni DTO ricevute e dei programmi di addestramento delle DTO che ha verificato o approvato ai fini della conformità all'allegato I (parte FCL), all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.

▼ M1

- 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;

▼ M7

- 2) la continua conformità ai requisiti applicabili ai titolari di licenze, abilitazioni e certificati, alle organizzazioni che essa ha certificato, ai titolari di una qualificazione FSTD e alle organizzazioni da cui ha ricevuto una dichiarazione;

▼ M1

- 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.

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.

▼ M1

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.
- 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.

▼ M7

- f) In deroga alle lettere b), c) e ca), il programma di sorveglianza delle DTO è elaborato tenendo conto della natura specifica dell'organizzazione, della complessità delle sue attività e dei risultati delle attività di sorveglianza già svolte in passato e si basa sulla valutazione dei rischi associati al tipo di addestramento erogato. Le attività di sorveglianza comprendono ispezioni, anche senza preavviso, e possono comprendere audit se ritenuto necessario dall'autorità competente.

▼ M1**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.

▼ M1

- 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.

▼ M7

- d) In deroga alle lettere a), b) e c), in caso di modifiche delle informazioni contenute nelle dichiarazioni ricevute dalle DTO o del programma di addestramento utilizzato dalle DTO, notificate a norma dell'allegato VIII, parte DTO, punto DTO.GEN.116, l'autorità competente agisce in conformità ai requisiti dei punti ARA.DTO.105 e ARA.DTO.110, a seconda dei casi.

▼ M1**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.

▼ M1

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;
 - 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.

▼ M12

d bis) In deroga alle lettere da a) a d), nel caso delle DTO, se durante la sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo vengono riscontrate dall'autorità competente prove che dimostrano la non conformità di una DTO ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, ai requisiti dell'allegato I (parte FCL) e dell'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento o ai requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, l'autorità competente:

▼ M7

- (1) emette un rilievo, lo registra e lo comunica per iscritto al rappresentante della DTO e stabilisce un periodo ragionevole di tempo entro il quale la DTO è tenuta ad adottare le misure di cui all'allegato VIII, parte DTO, punto DTO.GEN.150;

▼ M7

- (2) agisce immediatamente e in modo adeguato per proibire o limitare le attività di addestramento non conformi fino a quando la DTO non abbia adottato le misure correttive di cui al punto 1), laddove si verifichi uno dei casi seguenti:
- i) è stato individuato un problema di sicurezza;
 - ii) la DTO omette di adottare una misura correttiva ai sensi del punto DTO.GEN.150;
- (3) per quanto riguarda i programmi di addestramento di cui all'allegato VIII, parte DTO, punto DTO.GEN.230 c), limita, sospende o revoca l'approvazione del programma di addestramento;
- (4) adotta tutti i provvedimenti attuativi aggiuntivi ritenuti necessari per porre fine alla non conformità e, se del caso, porre rimedio alle sue conseguenze.

▼ M12

- e) Fatti salvi eventuali provvedimenti attuativi aggiuntivi, se l'autorità di uno Stato membro che agisce conformemente alla norma ARA.GEN.300, lettera d), individua una non conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, ai requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato VII (parte ORA) e dell'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento o ai requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione da parte di un'organizzazione certificata dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, o che ha reso una dichiarazione all'autorità competente di un altro Stato membro o all'Agenzia, essa deve informare tale autorità competente della suddetta non conformità.

▼ M1**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.
- 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.

▼ M11**ARA.GEN.360 Cambiamento dell'autorità competente****▼ M12**

a) Al ricevimento di una richiesta formulata da un titolare di licenza per un cambiamento dell'autorità competente come specificato nell'allegato I (parte FCL), norma FCL.015, lettera e), nell'allegato III (parte BFCL), norma BFCL.015, lettera f), del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o nell'allegato III (parte SFCL), norma SFCL.015, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, l'autorità competente ricevente deve chiedere senza indugio all'autorità competente del titolare delle licenze il trasferimento senza indebito ritardo della documentazione seguente:

- 1) una verifica della licenza;
- 2) le copie della documentazione medica del titolare di licenza detenuta da tale autorità competente conformemente alle norme ARA.GEN.220 e ARA.MED.150. La documentazione medica deve essere trasferita conformemente all'allegato IV (parte medica), norma MED.A.015, e deve comprendere una sintesi della storia clinica pertinente del richiedente, verificata e firmata dall'ispettore medico.

▼ M11

b) L'autorità competente che opera il trasferimento deve conservare la licenza e la documentazione medica iniziali del titolare della licenza in conformità delle norme ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 e ARA.MED.150.

c) L'autorità competente che riceve la richiesta deve, senza indugio, rilasciare nuovamente la licenza e il certificato medico a condizione che abbia ricevuto e trattato tutta la documentazione di cui alla lettera a). Al momento della riemissione della licenza e del certificato medico, l'autorità competente che riceve la richiesta deve immediatamente richiedere al titolare della licenza di restituire sia la licenza rilasciata dall'autorità competente che ha operato il trasferimento sia la relativa documentazione medica.

d) L'autorità competente che riceve la richiesta deve trasmettere immediatamente all'autorità competente che opera il trasferimento una notifica del rilascio della licenza e del certificato medico al titolare della licenza, dopo che quest'ultimo ha restituito la licenza e il certificato medico a norma della lettera c). L'autorità competente che opera il trasferimento è responsabile della licenza e del certificato rilasciati in origine al titolare di licenza in questione fino al ricevimento di tale notifica.

▼ M1

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****▼ M6**

a) Rilascio di licenze e abilitazioni. L'autorità competente deve rilasciare una licenza d'equipaggio di condotta e le abilitazioni corrispondenti utilizzando il modulo stabilito all'appendice 1 di questa parte.

▼ M6

Se un pilota intende svolgere attività di volo, al di fuori del territorio dell'Unione, con un aeromobile immatricolato in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la licenza d'equipaggio di condotta, l'autorità competente deve:

- 1) aggiungere sulla licenza d'equipaggio di condotta, alla voce XIII, la seguente annotazione: «Questa licenza è convalidata automaticamente in forza dell'allegato ICAO ivi accluso»; e
- 2) mettere a disposizione del pilota l'allegato ICAO in formato cartaceo o elettronico.

▼ M1

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.

▼ M14

c) Annotazione sulla licenza da parte degli esaminatori. Prima di autorizzare espressamente un esaminatore a rinnovare o ripristinare le abilitazioni o i certificati, l'autorità competente deve predisporre 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 pistoni o TMG, l'autorità competente predispone procedure appropriate.

▼ M12

e) Istruttori per i certificati FI(B) o FI(S). L'autorità competente deve sviluppare procedure appropriate per condurre i voli di addestramento sotto supervisione specificati:

▼ M14

- 1) nell'allegato III (parte-BFCL), norme BFCL.315, lettera a), punto 4), punto ii), e BFCL.360, lettera a), punto 2, del regolamento (UE) 2018/395; e

▼ M12

- 2) nell'allegato III (parte SFCL), norme SFCL.315, lettera a), punto 7), sottopunto ii), e SFCL.360, lettera a), punto 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.

▼ 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.

▼ M3

- 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
 - 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;

▼ M12

- 3) se il titolare di licenza non rispetta più i requisiti applicabili dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione;

▼ M1

- 4) se vengono esercitati i privilegi di una licenza, abilitazione o certificato sotto l'effetto di alcol o droghe;

▼ M1

- 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****▼ M12**

- a) L'autorità competente deve attuare le disposizioni e le procedure necessarie per permettere ai richiedenti di sottoporsi agli esami delle conoscenze teoriche conformemente ai requisiti applicabili dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.

▼ M1

- 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.
- 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:

▼ M1

- 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;
- 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);

▼ M1

- 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.

▼ M12**ARA.ATO.110 Approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi**

Quando l'autorità competente riceve una richiesta di approvazione di una lista degli equipaggiamenti minimi di cui all'allegato III (parte ORO), norma ORO.MLR.105, e all'allegato VI (parte NCC), norma NCC.GEN.101, del regolamento (UE) n. 965/2012, essa deve agire conformemente all'allegato II (parte ARO), norma ARO.OPS.205, di tale regolamento.

▼ 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.

▼ M1

- 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.

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:

▼ M1

- 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.

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.

▼ M1

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:

- 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

▼ M3

- 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).

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.

▼ M1

- 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.

▼ M9**ARA.MED.160 Scambio di informazioni in merito ai certificati medici attraverso un archivio centrale.**

- a) L'Agenzia istituisce e gestisce un archivio centrale, l'archivio europeo di dati aeromedici («European Aero-Medical Repository» - EAMR).
- b) Ai fini della certificazione e sorveglianza medica dei richiedenti certificati medici di classe 1 e dei titolari di tali certificati, nonché ai fini della sorveglianza degli AME e degli AeMC, le persone di cui alla lettera c) devono scambiarsi le seguenti informazioni attraverso l'EAMR:
- 1) i dati di base del richiedente un certificato medico di classe 1 o del titolare di tale certificato: autorità competente per il rilascio delle licenze; cognome e nome; data di nascita; nazionalità; indirizzo di posta elettronica e numero di uno o più documenti di identità (carta d'identità nazionale o passaporto) quali forniti dal richiedente;
 - 2) i dati relativi ai certificati medici di classe 1: data dell'esame medico o, qualora l'esame medico non sia stato ultimato, data di inizio dell'esame medico; data di rilascio e di scadenza del certificato medico di classe 1; luogo dell'esame; stato delle limitazioni; stato del certificato (nuovo, rilasciato, sospeso o revocato); numero di riferimento unico dell'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze; AME o AeMC che rilascia tale certificato e relativa autorità competente.
- c) Ai fini della lettera b), le seguenti persone devono avere accesso all'EAMR e alle informazioni ivi contenute:
- 1) ispettori medici dell'autorità competente per il rilascio delle licenze relativa al richiedente un certificato medico di classe 1 o a un titolare di tale certificato, nonché ogni altro membro debitamente autorizzato del personale di tale autorità incaricato di istruire o gestire la pratica riguardante tale richiedente o titolare, secondo quando previsto dal presente regolamento;
 - 2) gli AME e ogni membro debitamente autorizzato del personale degli AeMC cui tale richiedente o titolare ha presentato una dichiarazione conformemente al punto 2, lettera b), del punto MED.A.035;
 - 3) il personale debitamente autorizzato dell'autorità competente responsabile della sorveglianza degli AME o degli AeMC che effettuano valutazioni aeromediche di tali richiedenti o titolari.

L'Agenzia e le autorità nazionali competenti possono inoltre consentire l'accesso all'EAMR e alle informazioni ivi contenute ad altre persone, ove necessario al fine di garantire il corretto funzionamento dell'EAMR, in particolare la sua manutenzione tecnica. In tal caso l'Agenzia o l'autorità nazionale competente interessata deve provvedere affinché dette persone siano debitamente autorizzate e qualificate, il loro accesso rimanga limitato a quanto necessario per le finalità per cui l'accesso è stato consentito e abbiano preventivamente ricevuto una formazione sulla legislazione pertinente in materia di protezione dei dati personali e sulle relative garanzie. Ogniqualvolta un'autorità competente consenta tale accesso a una persona, ne deve informare preventivamente l'Agenzia.

▼ M9

- d) Subito dopo aver esaminato un richiedente un certificato di classe 1 o un titolare di tale certificato le autorità competenti per il rilascio delle licenze, gli AME e gli AeMC di cui alla lettera c) devono sempre inserire i dati di cui alla lettera b) nell'EAMR o, se necessario, aggiornare tali dati.
- e) Qualora i dati costituiscano dati personali quali definiti all'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 45/2001 ⁽¹⁾ i suddetti soggetti devono informare preventivamente il richiedente il certificato di classe 1 o il titolare di tale certificato di ogni inserimento o aggiornamento dei dati.
- f) L'Agenzia deve garantire l'integrità e la sicurezza dell'EAMR e delle informazioni ivi contenute attraverso un'adeguata infrastruttura informatica. Essa deve stabilire e applicare, d'intesa con le autorità nazionali competenti, i protocolli e le misure tecnologiche necessarie a garantire che ogni accesso all'EAMR e alle informazioni ivi contenute sia legale e sicuro.
- g) L'Agenzia deve garantire che ogni informazione contenuta nell'EAMR sia cancellata dopo dieci anni. Tale periodo deve essere calcolato a partire dalla data di scadenza dell'ultimo certificato di classe 1 rilasciato al richiedente o al titolare interessato oppure, se posteriore, a partire dalla data dell'ultimo inserimento o aggiornamento di dati relativi a tale richiedente o titolare.
- h) L'Agenzia deve garantire che i richiedenti certificati medici di classe 1 o i titolari di tali certificati abbiano accesso alle informazioni che li riguardano contenute nell'EAMR e che siano a conoscenza di poter ottenere la rettifica o la cancellazione di tali informazioni. Le autorità competenti per il rilascio delle licenze devono valutare tali richieste e, ove ritengano che le informazioni in questione siano erranee o non necessarie per le finalità di cui alla lettera b), devono garantirne la rettifica o la cancellazione.

▼ M1*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).

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.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

▼ M1**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.
- 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.

▼ M4

- 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.

▼ M7

SOTTOPARTE DTO

REQUISITI SPECIFICI PER LE ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO DICHIARATE (DTO)**ARA.DTO.100 Dichiarazione all'autorità competente**

- a) Al ricevimento della dichiarazione di una DTO, l'autorità competente verifica che la dichiarazione contenga tutte le informazioni di cui all'allegato VIII, parte DTO, punto DTO.GEN.115, e conferma il ricevimento della dichiarazione, attribuendo un numero di riferimento individuale DTO al rappresentante della DTO.

▼ M12

- b) Se la dichiarazione non contiene le informazioni richieste o contiene informazioni che indicano una non conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, ai requisiti dell'allegato I (parte FCL) e dell'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento o ai requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, l'autorità competente deve agire conformemente alla norma ARA.GEN.350, lettera d *bis*.

▼ M7**ARA.DTO.105 Modifiche delle dichiarazioni**

Al ricevimento di una notifica di modifica delle informazioni contenute nella dichiarazione di una DTO, l'autorità competente agisce in conformità al punto ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Verifica della conformità del programma di addestramento**▼ M12**

a) Al ricevimento dei programmi di addestramento di una DTO e delle eventuali relative modifiche, notificati conformemente all'allegato VIII (parte DTO), norma DTO.GEN.115, lettera c), o della richiesta di approvazione dei programmi di addestramento di una DTO presentata conformemente alla norma DTO.GEN.230, lettera c), di tale allegato, l'autorità competente deve verificare la conformità di tali programmi di addestramento ai requisiti dell'allegato I (Part-FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi.

▼ M7

b) Se ritiene che il programma di addestramento della DTO e le eventuali successive modifiche dello stesso rispettano tali requisiti, l'autorità competente ne informa il rappresentante della DTO per iscritto o, nel caso di cui all'allegato VII, parte DTO, punto DTO.GEN.230 c), approva il programma di addestramento. Per tale approvazione utilizza il modulo previsto nell'appendice VIII del presente allegato (parte ARA).

c) In caso di non conformità l'autorità competente agisce in conformità al punto ARA.GEN.350 da) o, nel caso di cui all'allegato VIII, parte DTO, punto DTO.GEN.230 c), respinge la domanda di approvazione del programma di addestramento.

▼ M4*Appendice 1***Licenza d'equipaggio di condotta****▼ M12**

La licenza d'equipaggio di condotta rilasciata da uno Stato membro conformemente all'allegato I (parte FCL), all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione deve essere conforme alle seguenti specifiche.

▼ M4

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;

▼ M12

III) numero di serie della licenza che inizia con il codice ONU dello Stato che ha rilasciato la licenza, seguito da «FCL», «BFCL» o «SFCL», a seconda dei casi, e un codice formato da numeri e/o lettere in numeri arabi e caratteri latini;

▼ M4

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:

▼ M12

XII) abilitazioni, certificati e, nel caso di palloni e alianti, privilegi: certificati per classe, tipo, istruttore ecc., con le date di scadenza, a seconda dei casi. I privilegi di radiotelefonia (R/T) possono essere riportati sulla licenza o su un certificato separato;

▼ M6

XIII) commenti: vale a dire approvazioni speciali relative a limitazioni e approvazioni per privilegi, comprese le approvazioni delle competenze linguistiche, le osservazioni sulla convalida automatica della licenza e le abilitazioni per gli aeromobili di cui all'allegato II, se utilizzate per il trasporto aereo commerciale; e

▼ M4

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.

▼ **M4**

- 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.

Risguardo del libretto

<p>Nome e logo dell'autorità competente</p> <p>(in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente)</p> <p>UNIONE EUROPEA</p> <p>(solamente in inglese)</p> <p>LICENZA D'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA</p> <p>(in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente)</p> <p>►⁽¹⁾ Rilasciata in conformità alla parte FCL/parte BFCL/parte SFCL (cancellare i termini non applicabili) ◀</p> <p>►⁽²⁾ La presente licenza è conforme agli standard ICAO, ad eccezione dei privilegi LAPL e BIR o se corredata da un certificato medico LAPL ◀</p> <p>(in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente)</p> <p>Modulo 141 AESA versione 2</p>	<p>Requisiti</p> <p>Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea</p> <p>Ciascuna pagina ha dimensioni pari a un ottavo di A4</p>
---	--

►⁽¹⁾ ⁽²⁾ **M12**

Pagina 2

I	Lo stato che rilascia la licenza	Requisiti
III	Numero della licenza	► ⁽¹⁾ Il numero di serie della licenza inizia sempre con il codice ONU dello stato che ha rilasciato la licenza, seguito da "FCL.", "BFCL." o "SFCL.", a seconda dei casi. ◀
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	

►⁽¹⁾ **M12**

▼ **M4**

Pagina 3

II	Titolo della licenza, data di rilascio iniziale e codice del paese	<p>► ⁽¹⁾ Le abbreviazioni utilizzate saranno quelle della parte FCL [ad esempio PPL(H), ATPL(A) ecc.], della parte BFCL e della parte SFCL. ◀</p> <p>La data deve essere in formato standard, gg/mm/aaaa integralmente.</p>
IX	<p>Validità: i privilegi della licenza possono essere esercitati soltanto se il titolare possiede un certificato medico valido per il privilegio richiesto.</p> <p>Il titolare della licenza deve portare con sé un documento contenente una foto a fini identificativi.</p>	Non si specifica il documento, ma un passaporto sarebbe sufficiente al di fuori dello stato che ha rilasciato la licenza.
XII	<p>Privilegi di radiotelefonìa: 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).</p>	
XIII	<p>Osservazioni:</p> <p>Competenze linguistiche: (lingua(e)/livello/data di validità)</p>	<p>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.</p> <p>Precisare l'approvazione delle competenze linguistiche, il livello e la data di validità.</p> <p>In caso di LAPL: LAPL non rilasciata conformemente agli standard ICAO</p> <p>► ⁽²⁾ In caso di SPL, ad eccezione dei casi di cui all'articolo 3 ter, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione: i privilegi per il volo acrobatico, il cloud flying con aliante e i metodi di lancio devono essere esercitati conformemente all'allegato III (parte SFCL), norme SFCL.155, SFCL.200 e SFCL.215, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi. ◀</p>

► ⁽¹⁾ ⁽²⁾ **M12**

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:

<p>1. ATTESTATO DI EQUIPAGGIO DI CABINA Rilasciato in conformità alla parte CC</p> <p>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.</p> <p>Modulo 142 AESA Edizione 1</p>
--

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

Voce 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.

▼ M12*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 del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione/del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione (ADATTARE A SECONDA DEI CASI)] 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 dei corsi di addestramento allegata/corsi di addestramento secondo la parte BFCL/corsi di addestramento secondo la parte SFCL [ADATTARE A SECONDA DEI CASI].

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 fintanto che l'organizzazione autorizzata è conforme alla parte ORA, alla parte FCL, alla parte BFCL, alla parte SFCL [ADATTARE A SECONDA DEI CASI] nonché agli altri regolamenti applicabili.

Ferma restando l'osservanza delle precedenti condizioni, il presente certificato rimane valido a meno che non venga ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato.

Data di rilascio:

Firma:

[Autorità competente]

(*) Cancellare «Unione europea» per gli stati non appartenenti all'Unione europea.

▼ M12**CERTIFICATO DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATA
APPROVAZIONE DEI 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/parte BFCL/parte SFCL [ADATTARE A SECONDA DEI CASI] 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 venga ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato; e
- b) tutte le operazioni vengano condotte in conformità alla parte ORA, alla parte FCL, alla parte BFCL, alla parte SFCL [ADATTARE A SECONDA DEI CASI] 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 ADDE-
STRAMENTO 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]

▼ **M12***Appendice VIII DELL'ALLEGATO VI (PARTE ARA)***Approvazione del programma di addestramento**
di un'organizzazione di addestramento dichiarata (DTO)

Unione europea (*)

Autorità competente

Autorità di rilascio:

Nome della DTO:

Numero di riferimento della DTO:

<i>Programmi di addestramento approvati:</i>	<i>Riferimento del documento:</i>	<i>Osservazioni:</i>
Standardizzazione per gli esaminatori — FE(S), FE(B) (**)		
Corso di aggiornamento per gli esaminatori — FE(S), FE(B) (**)		

I suddetti programmi di addestramento sono stati verificati dalla suddetta autorità competente e sono risultati conformi ai requisiti dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.

Data di rilascio:

Firma: [Autorità competente]

(*) Cancellare «Unione europea» per gli Stati non appartenenti all'Unione europea.

(**) Adattare a seconda dei casi.

▼ 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,

necessita di 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.

▼ M14**ORA.GEN.160 Segnalazione di eventi**

- a) Nell'ambito del proprio sistema di gestione, l'organizzazione deve istituire e mantenere un sistema di segnalazione degli eventi che comprenda segnalazioni obbligatorie e volontarie. Per le organizzazioni aventi la loro sede principale in uno Stato membro, tale sistema deve soddisfare i requisiti dei regolamenti (UE) n. 376/2014 e (UE) 2018/1139, nonché gli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base di tali regolamenti.
- b) L'impresa deve segnalare all'autorità competente e, nel caso di aeromobili non immatricolati in uno Stato membro, allo Stato di immatricolazione, gli eventi o le condizioni relativi alla sicurezza che mettono in pericolo o che, se non corretti o risolti, potrebbero mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, e in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi.
- c) Fatta salva la lettera b), l'organizzazione deve segnalare all'autorità competente e al titolare dell'approvazione del progetto dell'aeromobile qualsiasi inconveniente, malfunzionamento, difetto tecnico, superamento di limitazioni tecniche, evento che evidenzia inaccuratezza, incompletezza o ambiguità delle informazioni contenute nei dati stabiliti in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012, o altre circostanze irregolari che abbiano o possano aver messo in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona e che non abbiano causato un incidente o un inconveniente grave.
- d) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e gli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, le segnalazioni in conformità alla lettera c) devono:

▼ M14

- (1) essere effettuate il prima possibile, ma in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui l'organizzazione ha individuato l'evento o la condizione a cui si riferisce la segnalazione, a meno che ciò non sia ostacolato da circostanze eccezionali;
 - (2) essere effettuate nella forma e secondo le modalità stabilite dall'autorità competente, come definito alla norma ORA.GEN.105;
 - (3) contenere tutte le informazioni pertinenti sulla condizione nota all'organizzazione.
- e) Per le organizzazioni che non hanno la sede principale in uno Stato membro:
- (1) le segnalazioni obbligatorie iniziali devono:
 - i) salvaguardare adeguatamente la riservatezza dell'identità dell'informatore e delle persone menzionate nella segnalazione;
 - ii) essere effettuate il prima possibile, ma in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui l'organizzazione è venuta a conoscenza dell'evento, a meno che ciò non sia ostacolato da circostanze eccezionali;
 - iii) essere inoltrate nella forma e secondo le modalità stabilite dall'Agenzia;
 - iv) contenere tutte le informazioni pertinenti sulla condizione nota all'organizzazione;
 - (2) se del caso, una segnalazione di follow-up contenente i dettagli delle azioni che l'organizzazione intende intraprendere per prevenire il verificarsi di eventi simili in futuro deve essere effettuata non appena tali azioni siano state individuate; tali segnalazioni di follow-up devono:
 - i) essere inviate alle entità pertinenti cui è stata inviata la segnalazione iniziale in conformità alle lettere b) e c);
 - ii) essere inoltrate nella forma e secondo le modalità stabilite dall'Agenzia.

▼ M1*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;

▼ M1

- 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

▼ M14

- 7) eventuali ulteriori requisiti pertinenti prescritti nei regolamenti (UE) 2018/1139 e (UE) n. 376/2014 nonché negli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base.

▼ M1

- 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.
- 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.

▼ M1

- 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:

▼ M12

- 1) assicurare che l'addestramento fornito sia conforme all'allegato I (parte FCL), all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi, e, nel caso dell'addestramento per le prove di volo, che siano stati stabiliti i requisiti pertinenti dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione e il programma di addestramento;

▼ M1

- 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.

▼ M12

- d) Gli istruttori di volo e gli istruttori per l'addestramento al volo simulato devono essere titolari delle qualificazioni richieste dall'allegato I (parte FCL), dall'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dall'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione per il tipo di addestramento che forniscono.

▼ M1**ORA.ATO.120 Tenuta delle registrazioni****▼ M7**

I seguenti dati sono conservati per tutta la durata del corso e per un periodo di tre anni dal completamento dell'addestramento:

▼ M1

- 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;

▼ M1

- c) informazioni sulle licenze e corrispondenti abilitazioni e certificati degli studenti, incluse le date di scadenza dei certificati medici e delle abilitazioni.

ORA.ATO.125 Programma di addestramento

- a) È sviluppato un programma di addestramento per ogni tipo di corso offerto.

▼ M12

- b) Il programma di addestramento deve soddisfare i requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi, e, nel caso di addestramento per le prove di volo, dei requisiti pertinenti dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione.

▼ M1**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**▼ M11**

- a) L'ATO utilizza una flotta adeguata di aeromobili per l'addestramento o degli FSTD adeguatamente equipaggiati ai fini dei corsi di addestramento erogati. La flotta di aeromobili deve essere costituita da aeromobili che soddisfano tutti i requisiti definiti nel regolamento (UE) 2018/1139. Gli aeromobili di cui all'allegato I, lettere a), b), c) o d), del regolamento (UE) 2018/1139 possono essere utilizzati per l'addestramento purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
 - 1) l'autorità competente ha confermato nel corso di un processo di valutazione che il livello di sicurezza è equiparabile a quello definito da tutti i requisiti essenziali stabiliti nell'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139;
 - 2) l'autorità competente ha autorizzato l'impiego dell'aeromobile per l'addestramento presso l'ATO.

▼ M1

- 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;

▼ M1

- 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.

▼ M1**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,
 - 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.

▼ M1

- 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.

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.

▼ M1

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.

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

▼ M1

- 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.

*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.

▼ M1**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.
- 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.

▼ M1

- 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.

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 1******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.

▼ M1**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
- 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.

▼ M7*ALLEGATO VIII***REQUISITI PER LE ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO DICHIARATE (DTO)****[PARTE DTO]****DTO.GEN.100 Disposizioni generali**

In conformità dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 1, secondo comma, il presente allegato, parte DTO, stabilisce i requisiti applicabili alle organizzazioni di addestramento dei piloti che erogano l'addestramento di cui al punto DTO.GEN.110 sulla base di una dichiarazione effettuata in conformità al punto DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Autorità competente

Ai fini del presente allegato, parte DTO, l'autorità competente nei confronti di una DTO è l'autorità designata dallo Stato membro sul cui territorio la DTO ha la sua sede principale.

DTO.GEN.110 Portata dell'addestramento

a) Le DTO sono autorizzate a erogare l'addestramento seguente, a condizione di aver presentato una dichiarazione in conformità al punto DTO.GEN.115:

1) per i velivoli:

- a) istruzione teorica per LAPL(A) e PPL(A);
- b) addestramento al volo per LAPL(A) e PPL(A);
- c) addestramento per l'abilitazione per classe SEP (terrestre), SEP (marittima) e TMG;
- d) addestramento per ulteriori abilitazioni: volo notturno, volo acrobatico, volo in montagna, traino di alianti e traino di striscioni pubblicitari;

2) per gli elicotteri:

- a) istruzione teorica per LAPL(H) e PPL(H);
- b) addestramento al volo per LAPL(H) e PPL(H);
- c) abilitazione per tipo per elicotteri monomotore per i quali la configurazione massima approvata non supera cinque posti;
- d) addestramento per il volo notturno;

▼ M12

3) per gli alianti, conformemente ai requisiti dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione:

- a) istruzione delle conoscenze teoriche per la SPL;
- b) istruzione di volo per la SPL;
- c) addestramento ai fini dell'estensione dei privilegi agli alianti o ai TMG conformemente alla norma SFCL.150;
- d) addestramento per metodi di lancio aggiuntivi conformemente alla norma SFCL.155;
- e) addestramento ai fini di abilitazioni e privilegi aggiuntivi: privilegi di base e avanzati per il volo acrobatico, abilitazioni al traino di alianti e al traino di striscioni pubblicitari, abilitazione al volo notturno su TMG e privilegi per il cloud flying con alianti;

▼ M12

- f) addestramento ai fini del certificato di istruttore di volo per alianti [FI(S)];
- g) corso di aggiornamento FI(S);
- 4) per i palloni, conformemente ai requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione:
 - a) istruzione delle conoscenze teoriche per la BPL;
 - b) istruzione di volo per la BPL;
 - c) addestramento ai fini dell'estensione per classe o per gruppo conformemente alla norma BFCL.150;
 - d) addestramento ai fini di abilitazioni aggiuntive: abilitazioni al volo con palloni ad aria calda frenati, al volo notturno e a operazioni commerciali;
 - g) addestramento ai fini del certificato di istruttore di volo per palloni [FI(B)];
 - h) corso di aggiornamento FI(B).
- b) Le DTO sono autorizzate anche a fornire i corsi per esaminatori di cui all'allegato III (parte BFCL), norme BFCL.430 e BFCL.460, lettera b), punto 1, del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione per quanto riguarda i FE(B) e all'allegato III (parte SFCL), norme SFCL.430 e SFCL.460, lettera b), punto 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione per quanto riguarda i FE(S), a condizione che la DTO abbia presentato una dichiarazione conformemente alla norma DTO.GEN.115 e l'autorità competente abbia approvato il programma di addestramento conformemente alla norma DTO.GEN.230, lettera c).

▼ M7**DTO.GEN.115 Dichiarazione**

- a) Prima di impartire un addestramento di cui al punto DTO.GEN.110, l'organizzazione che intende farlo deve presentare una dichiarazione all'autorità competente. La dichiarazione deve contenere almeno le seguenti informazioni:
 - (1) nome della DTO;
 - (2) recapiti della sede principale della DTO e, se del caso, recapiti degli aeroporti e siti operativi della DTO;
 - (3) nomi e recapiti delle persone seguenti:
 - i) rappresentante della DTO;
 - ii) capo istruttore della DTO; e
 - iii) tutti i vicecapo istruttori, se richiesto dal punto DTO.GEN.250 b) 1);
 - (4) tipo di addestramento, secondo quanto specificato al punto DTO.GEN.110, erogato presso ogni aeroporto e/o sito operativo;
 - (5) elenco di tutti gli aeromobili e gli FSTD utilizzati per l'addestramento, se del caso;
 - (6) data prevista di inizio delle attività di addestramento;
 - (7) una dichiarazione attestante che la DTO ha sviluppato una politica in materia di sicurezza e la applica durante tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione, conformemente al punto DTO.GEN.210 a) 1) ii);

▼ M12

- (8) una dichiarazione attestante che durante tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione la DTO soddisfa e continuerà a soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, i requisiti dell'allegato I (parte FCL) e dell'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento e i requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.

▼ M7

- b) La dichiarazione, e ogni sua successiva modifica, sono effettuate utilizzando il modulo che figura all'appendice 1.
- c) Unitamente alla dichiarazione, la DTO presenta all'autorità competente il programma o i programmi di addestramento di cui si avvale o intende avvalersi durante l'addestramento, nonché la domanda di approvazione del programma o dei programmi di addestramento per i quali tale approvazione è richiesta ai sensi del punto DTO.GEN.230 c).
- d) In deroga alla lettera c), un'organizzazione titolare di un'approvazione rilasciata in conformità all'allegato VII, parte ORA, capitolo ATO può presentare, insieme alla dichiarazione, soltanto il riferimento al manuale o ai manuali di addestramento già approvati.

DTO.GEN.116 Notifica di modifiche e cessazione delle attività di addestramento

Le DTO notificano all'autorità competente senza indugio:

- a) eventuali modifiche delle informazioni contenute nella dichiarazione di cui al punto DTO.GEN.115 a) e del programma o dei programmi di addestramento approvati oppure del manuale o dei manuali di addestramento approvati, di cui rispettivamente ai punti DTO.GEN.115 c) e d);
- b) la cessazione, totale o parziale, delle attività di addestramento cui si riferisce la dichiarazione.

DTO.GEN.135 Fine del diritto ad impartire l'addestramento

Le DTO non sono più autorizzate ad impartire totalmente o parzialmente l'addestramento specificato nella loro dichiarazione sulla base di tale dichiarazione, qualora si verifichi una delle seguenti condizioni:

- a) la DTO ha notificato all'autorità competente la cessazione di alcune o di tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione in conformità al punto DTO.GEN.116 b);
- b) la DTO non ha effettuato attività di addestramento per oltre 36 mesi consecutivi.

DTO.GEN.140 Accesso

Affinché sia possibile determinare se la DTO stia agendo conformemente alla dichiarazione, essa consente ad ogni persona autorizzata dall'autorità competente di accedere in qualsiasi momento a qualsiasi struttura, aeromobile, documento, registro, dato, procedura o ad altro materiale inerente alle proprie attività di addestramento oggetto della dichiarazione.

DTO.GEN.150 Rilievi

Dopo che l'autorità competente ha comunicato un rilievo a una DTO conformemente al punto ARA.GEN.350 da) 1), la DTO adotta le seguenti misure entro il termine stabilito dall'autorità competente:

- a) individuare le cause che sono alla base della non conformità;
- b) adottare le necessarie misure correttive per risolvere la non conformità e, se del caso, ovviare alle conseguenze che ne derivano;
- c) informare l'autorità competente in merito alle misure correttive adottate.

▼ M7**DTO.GEN.155 Reazione immediata a un problema di sicurezza**

Nella reazione a un problema di sicurezza, la DTO attua:

- a) le misure di sicurezza imposte dall'autorità competente conformemente al punto ARA.GEN.135 c);
- b) le pertinenti informazioni di sicurezza obbligatorie rilasciate dall'Agenzia, incluse le direttive di aeronavigabilità.

DTO.GEN.210 Requisiti relativi al personale

a) Le DTO designano:

- (1) un rappresentante, responsabile e debitamente autorizzato a svolgere almeno i seguenti compiti:
 - i) garantire la conformità della DTO e delle sue attività ai requisiti applicabili e alla dichiarazione;
 - ii) elaborare e attuare una politica di sicurezza che garantisca che le attività della DTO siano svolte in condizioni di sicurezza, garantire che la DTO aderisca a tale politica di sicurezza e adottare le misure necessarie per conseguire gli obiettivi di tale politica di sicurezza;
 - iii) promuovere la sicurezza all'interno della DTO;
 - iv) garantire la disponibilità di risorse sufficienti all'interno della DTO, affinché le attività di cui ai punti i), ii) e iii) possano essere svolte in modo efficace.
- (2) un capo istruttore, responsabile e qualificato per lo svolgimento almeno dei seguenti compiti:

▼ M12

- i) garantire che l'addestramento fornito soddisfi i requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione e sia conforme al programma di addestramento della DTO;

▼ M7

- ii) assicurare l'integrazione soddisfacente dell'addestramento al volo in un aeromobile o in un dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD) con l'istruzione teorica;
 - iii) controllare i progressi degli studenti;
 - iv) nel caso di cui al punto DTO.GEN.250 b), effettuare la supervisione del vicecapo o dei capi istruttori.
- b) Le DTO possono designare una sola persona come rappresentante e capo istruttore.
- c) Le DTO non designano una persona come rappresentante o capo istruttore se vi sono elementi oggettivi che dimostrano che dalla persona in questione non ci si può attendere che svolga i compiti di cui alla lettera a) in modo da tutelare e promuovere la sicurezza aerea. Il fatto che una persona sia stata oggetto di un provvedimento attuativo adottato a norma del punto ARA.GEN.355 negli ultimi tre anni è considerato di per sé un elemento oggettivo, a meno che tale persona non possa dimostrare che le circostanze che hanno determinato l'adozione di tale provvedimento, a causa della loro natura, dimensione o impatto sulla sicurezza aerea, non sono tali da indicare che dalla persona in questione non ci si possa attendere che esegua i suddetti compiti nel modo auspicato.

▼ M7

- d) Le DTO garantiscono che gli istruttori che impartiscono l'istruzione teorica dispongono di almeno una delle seguenti qualifiche:
- (1) esperienza pratica in aviazione negli ambiti pertinenti ai fini dell'addestramento impartito e avere seguito un corso di addestramento su tecniche di istruzione;
 - (2) esperienze precedenti di insegnamento delle conoscenze teoriche e conoscenze teoriche appropriate nella materia in cui insegneranno le conoscenze teoriche.

▼ M12

- e) Gli istruttori di volo e gli istruttori per l'addestramento al volo simulato devono essere titolari delle qualificazioni richieste dall'allegato I (parte FCL), dall'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dall'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione per il tipo di addestramento che forniscono.

▼ M7**DTO.GEN.215 Requisiti relativi alle strutture**

Le DTO devono disporre di strutture atte a consentire lo svolgimento e la gestione di tutte le loro attività in conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato III del regolamento (CE) n. 216/2008 e ai requisiti del presente allegato, parte DTO.

DTO.GEN.220 Tenuta delle registrazioni

- a) Le DTO conservano per ciascun singolo studente la seguente documentazione durante tutto il corso di addestramento e per tre anni dopo il completamento dell'ultima sessione di addestramento:
- (1) dettagli dell'addestramento a terra, in volo e in volo simulato;
 - (2) informazioni sui progressi individuali;
 - (3) informazioni sulle licenze e sulle relative abilitazioni pertinenti all'addestramento impartito, incluse le date di scadenza dei certificati medici e delle abilitazioni.
- b) Le DTO conservano la relazione sulla revisione annuale interna e la relazione di attività di cui rispettivamente ai punti DTO.GEN.270 a) e b) per tre anni a decorrere dalla data in cui tali relazioni sono state elaborate.
- c) Le DTO mantengono il loro programma di addestramento per un periodo di tre anni a decorrere dalla data in cui hanno impartito l'ultimo corso di addestramento in conformità a tale programma.
- d) In conformità alla legislazione applicabile in materia di protezione dei dati personali, le DTO conservano la documentazione di cui alla lettera a) in modo tale da assicurarne la protezione con opportuni strumenti e protocolli e adottano le misure necessarie per limitare l'accesso a tale documentazione alle persone debitamente autorizzate.

DTO.GEN.230 Programma di addestramento delle DTO

- a) Le DTO stabiliscono un programma di addestramento per ciascuno degli addestramenti di cui al punto DTO.GEN.110 che impartiscono.

▼ M12

- b) I programmi di addestramento devono soddisfare i requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi.

▼ M12

- c) Una DTO deve essere autorizzata a fornire l'addestramento di cui alla norma DTO.GEN.110, lettera b), solo quando il proprio programma per tale addestramento e le eventuali relative modifiche hanno ricevuto da parte dell'autorità competente, su richiesta della DTO, un'approvazione in conformità alla norma ARA.DTO.110 attestante che il programma di addestramento e le eventuali relative modifiche soddisfano i requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi. Una DTO deve richiedere tale approvazione presentando la propria dichiarazione conformemente alla norma DTO.GEN.115.

▼ M7

- d) La lettera c) non si applica alle organizzazioni che sono anche titolari di un'approvazione rilasciata in conformità all'allegato VII, parte ORA, capitolo ATO, comprendente privilegi per tale addestramento.

DTO.GEN.240 Aeromobile di addestramento e FSTD**▼ M11**

- a) La DTO utilizza una flotta adeguata di aeromobili per l'addestramento o degli FSTD adeguatamente equipaggiati ai fini del corso di addestramento erogato. La flotta di aeromobili deve essere costituita da aeromobili che soddisfano tutti i requisiti definiti nel regolamento (UE) 2018/1139. Gli aeromobili di cui all'allegato I, lettere a), b), c) o d), del regolamento (UE) 2018/1139 possono essere utilizzati per l'addestramento purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

- 1) l'autorità competente ha confermato nel corso di un processo di valutazione che il livello di sicurezza è equiparabile a quello definito da tutti i requisiti essenziali stabiliti nell'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139;
- 2) l'autorità competente ha autorizzato l'impiego dell'aeromobile per l'addestramento presso la DTO.

▼ M7

- b) Le DTO redigono e tengono aggiornato un elenco di tutti gli aeromobili, inclusi i numeri di registrazione, utilizzati per l'addestramento impartito.

DTO.GEN.250 Aeroporti e siti operativi

- a) Nell'addestramento al volo su un aeromobile, le DTO utilizzano 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.
- b) Quando utilizzano più di un aeroporto per impartire uno degli addestramenti di cui ai punti DTO.GEN.110 a) 1) e 2), le DTO:
- 1) designano, per ciascun aeroporto supplementare, un vicecapo istruttore, responsabile dei compiti di cui al punto DTO.GEN.210 a) 2), da i) a iii) in tale aeroporto; e
 - 2) garantiscono la disponibilità di risorse sufficienti per operare in condizioni di sicurezza in tutti gli aeroporti, in conformità ai requisiti del presente allegato (parte DTO).

DTO.GEN.260 Istruzione teorica

- a) Per fornire l'istruzione teorica, le DTO possono avere ricorso all'istruzione in loco o a distanza.
- b) Le DTO monitorano e registrano i progressi di ogni studente che segue il corso di istruzione teorica.

▼ M7

DTO.GEN.270 Revisione annuale interna e relazione annuale di attività

Le DTO procedono nel modo seguente:

- a) effettuano una revisione annuale interna dei compiti e delle responsabilità di cui al punto DTO.GEN.210 e redigono una relazione su tale revisione;
- b) elaborano una relazione annuale di attività;
- c) presentano all'autorità competente, entro il termine da essa stabilito, la relazione sulla revisione annuale interna e la relazione annuale di attività.

▼ **M7***Appendice I dell'allegato VIII, parte DTO*

DICHIARAZIONE	
a norma del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione.	
<input type="checkbox"/> Dichiarazione iniziale	
<input type="checkbox"/> Notifica di modifiche ⁽¹⁾ – Numero di riferimento della DTO:	
1.	Organizzazione di addestramento dichiarata (DTO) Nome:
2.	Sede(i) Recapiti (indirizzo, numero di telefono, indirizzo email) della sede principale della DTO:
3.	Personale Nome e recapiti (indirizzo, numero di telefono, indirizzo email) del rappresentante della DTO: Nome e recapiti (indirizzo, numero di telefono, indirizzo email) del capo istruttore della DTO e, se del caso, del vicecapo istruttore della DTO:
4.	Portata dell'addestramento Elenco di tutti gli addestramenti forniti: Elenco di tutti i programmi di addestramento utilizzati per impartire l'addestramento (documenti da allegare alla presente dichiarazione) oppure, nel caso di cui all'allegato VIII, parte DTO, punto DTO.GEN.230 d), del regolamento (UE) n. 1178/2011, il riferimento a tutti i manuali di addestramento approvati utilizzati per l'addestramento:
5.	Aeromobili di addestramento e FSTD Elenco degli aeromobili utilizzati per l'addestramento: Elenco degli FSTD qualificati utilizzati per l'addestramento (se del caso, incluso il codice a lettere come indicato sul certificato di qualificazione):
6.	Aeroporti e siti operativi Recapiti (indirizzo, numero di telefono, indirizzo email) di tutti gli aeroporti e siti operativi utilizzati dalla DTO per fornire l'addestramento:
7.	Data prevista di inizio delle attività di addestramento:
8.	Domanda di approvazione di corsi di standardizzazione e seminari di aggiornamento per esaminatori (se del caso) <input type="checkbox"/> La DTO chiede l'approvazione del summenzionato programma di addestramento relativo a corsi per esaminatori per alianti o palloni liberi in conformità all'allegato VIII, parte DTO, punti DTO.GEN.110 b) e DTO.GEN.230 c), del regolamento (UE) n. 1178/2011.
▼ M12	9. Dichiarazione La DTO ha elaborato una politica in materia di sicurezza in conformità all'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e, in particolare, alla norma DTO.GEN.210, lettera a), punto 1), sottopunto ii), e applica tale politica durante tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione. Durante tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione, la DTO soddisfa e continuerà a soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, i requisiti dell'allegato I (parte FCL) e dell'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e i requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione. Confermiamo che tutte le informazioni incluse nella presente dichiarazione, compresi gli allegati (se del caso), sono complete e corrette. Nome, data e firma del rappresentante della DTO. Nome, data e firma del capo istruttore della DTO.

▼ **M7**

⁽¹⁾ In caso di modifiche è sufficiente compilare solo il punto 1 e i campi contenenti modifiche.