

# Gazzetta ufficiale

# L 311

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

54° anno  
25 novembre 2011

Sommario

II *Atti non legislativi*

REGOLAMENTI

- ★ **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 <sup>(1)</sup> ..... 1**

Prezzo: 8 EUR

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

**IT**

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.



## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) N. 1178/2011 DELLA COMMISSIONE

del 3 novembre 2011

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 216/2008 ha l'obiettivo di stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. Tale regolamento stabilisce le modalità per conseguire questo ed altri obiettivi nel settore dell'aviazione civile.
- (2) I piloti che svolgono attività di volo su determinati aeromobili, nonché su dispositivi di simulazione per addestramento, le persone e le organizzazioni che partecipano all'addestramento, alle prove e ai controlli eseguiti sui suddetti piloti, devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato III del regolamento (CE) n. 216/2008. A norma del suddetto regolamento i piloti nonché le persone e le organizzazioni che partecipano al loro addestramento possono ottenere i relativi certificati soltanto se soddisfano requisiti essenziali.
- (3) Analogamente, ai piloti può essere rilasciato un certificato medico mentre agli esaminatori aeromedici, responsabili della valutazione dell'idoneità dei piloti sotto il profilo medico, può essere rilasciato un certificato solo

se vengono giudicati conformi ai pertinenti requisiti essenziali. Il regolamento (CE) n. 216/2008, tuttavia, prevede la possibilità che medici generalisti possano svolgere funzioni di esaminatori aeromedici a determinate condizioni e se la normativa nazionale lo permette.

- (4) Gli equipaggi di cabina responsabili dell'esercizio di determinati aeromobili devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali stabiliti all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008. A norma del suddetto regolamento, gli equipaggi di cabina devono essere periodicamente sottoposti a esami medici diretti a verificare l'idoneità a esercitare in sicurezza i compiti loro assegnati. La conformità è dimostrata tramite un'adeguata valutazione, basata sulle migliori pratiche di medicina aeronautica.
- (5) Il regolamento (CE) n. 216/2008 impone alla Commissione di adottare le necessarie norme di attuazione relative alla fissazione delle condizioni per il rilascio di certificati ai piloti nonché ai vari soggetti che partecipano all'addestramento, alle prove e ai controlli per il rilascio di attestati agli equipaggi di cabina e per la valutazione della loro idoneità sotto il profilo medico.
- (6) È necessario stabilire i requisiti e le procedure per la conversione delle licenze nazionali di piloti e ingegneri di volo in licenze di pilota, per garantire che l'autorizzazione a svolgere le loro attività avvenga alle stesse condizioni; anche le qualifiche per le prove in volo dovrebbero essere convertite in conformità al presente regolamento.
- (7) È necessario che gli Stati membri possano riconoscere licenze rilasciate da paesi terzi nei quali è garantito un livello di sicurezza equivalente a quello specificato dal regolamento (CE) n. 216/2008. È necessario stabilire le condizioni per il riconoscimento di licenze rilasciate da paesi terzi.

<sup>(1)</sup> GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

- (8) È necessario stabilire le condizioni per il riconoscimento dell'addestramento già completato al fine di garantire che si tenga conto dell'addestramento iniziato prima dell'applicazione del presente regolamento ai fini dell'ottenimento delle licenze di pilota; andrebbero stabilite anche le condizioni per il riconoscimento delle licenze militari.
- (9) È necessario che l'industria aeronautica e le amministrazioni degli Stati membri dispongano del tempo sufficiente per adeguarsi al nuovo quadro normativo, che gli Stati membri abbiano il tempo sufficiente per rilasciare tipologie specifiche di licenze di pilota e di certificati medici non coperte dalle «JAR» (norme aeronautiche comuni) e riconoscere, a determinate condizioni, la validità delle licenze e dei certificati rilasciati, nonché degli esami aeromedici effettuati, prima che si applichi il presente regolamento.
- (10) La direttiva 91/670/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile <sup>(1)</sup> è abrogata a norma dell'articolo 69, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008. Le misure adottate dal presente regolamento devono essere considerate misure corrispondenti.
- (11) Allo scopo di garantire una transizione agevole e un livello elevato ed uniforme di sicurezza nell'aviazione civile dell'Unione, le misure attuative devono rispecchiare lo stato dell'arte, incluse le migliori pratiche, e il progresso tecnico e scientifico nel settore dell'addestramento dei piloti e dell'idoneità degli equipaggi sotto il profilo aeromedico. Di conseguenza, è necessario prendere in considerazione i requisiti tecnici e le procedure amministrative adottati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) e le Autorità aeronautiche comuni fino al 30 giugno 2009 nonché la legislazione in vigore relativa a un ambiente nazionale specifico.
- (12) L'Agenzia ha preparato delle proposte di norme attuative e le ha presentate, a titolo di parere, alla Commissione a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (13) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,
- conversione delle esistenti licenze nazionali di piloti e di ingegneri di volo in licenze di piloti, nonché le condizioni per il riconoscimento di licenze dei paesi terzi;
- 2) la certificazione di persone responsabili dell'addestramento in volo o dell'addestramento con simulatori di volo e della valutazione della capacità dei piloti;
- 3) i diversi certificati medici per piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca di certificati medici, privilegi e responsabilità dei titolari di certificati medici nonché le condizioni per la conversione di certificati medici nazionali in certificati medici comunemente riconosciuti;
- 4) la certificazione di esaminatori aeromedici, nonché le condizioni alle quali dei medici generalisti possono intervenire a titolo di esaminatori aeromedici;
- 5) l'esame periodico aeromedico dei membri dell'equipaggio, nonché le qualifiche delle persone responsabili del suddetto esame.

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «licenza a norma della parte FCL»: licenza di personale di volo conforme ai requisiti di cui all'allegato I;
- 2) «JAR»: norme aeronautiche comuni adottate dalle Autorità aeronautiche comuni applicabili alla data del 30 giugno 2009;
- 3) «licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL)»: licenza di pilota da diporto ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 216/2008;
- 4) «licenza conforme alle JAR» (norme aeronautiche comuni): licenza di pilota e abilitazioni, certificati, autorizzazioni e/o qualifiche allegati, rilasciata o riconosciuta, a norma delle procedure e della legislazione nazionale conforme alle JAR, da uno Stato membro che ha attuato la JAR pertinente e che è stata raccomandata per il riconoscimento reciproco nell'ambito del sistema delle Autorità aeronautiche comuni in relazione alla suddetta JAR;
- 5) «licenza non conforme alle JAR»: licenza di pilota rilasciata o riconosciuta da uno Stato membro in conformità alla legislazione nazionale e che non è stata raccomandata per il riconoscimento reciproco in relazione alla JAR pertinente;

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### Articolo 1

#### Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate relative a:

- 1) le diverse abilitazioni per licenze di piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca delle licenze, i privilegi e le responsabilità dei titolari delle licenze, le condizioni per la

<sup>(1)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 21.

- 6) «credito»: il riconoscimento di esperienze o qualifiche precedenti;
- 7) «relazione relativa al credito»: una relazione in base alla quale possono essere riconosciute l'esperienza o le qualifiche precedenti;
- 8) «relazione relativa alla conversione»: una relazione in base alla quale una licenza può essere convertita in «licenza conforme alla parte-FCL»;
- 9) «certificato medico di pilota e certificato di esaminatore aeromedico conforme alle JAR» (norme aeronautiche comuni): certificato rilasciato o riconosciuto, a norma della legislazione nazionale e delle procedure conformi alle JAR, da uno Stato membro che ha attuato la JAR pertinente e che è stato raccomandato per il riconoscimento reciproco nell'ambito del sistema delle Autorità aeronautiche comuni in relazione alla suddetta JAR;
- 10) «certificato medico di pilota e certificato di esaminatore aeromedico non conforme alle JAR»: certificato rilasciato o riconosciuto da uno Stato membro in conformità alla legislazione nazionale e che non è stato raccomandato per il riconoscimento reciproco in relazione alla JAR pertinente.
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.

### Articolo 3

#### Rilascio di licenza di pilota e del certificato medico

Fatto salvo l'articolo 7, 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.

### Articolo 4

#### Licenze nazionali di pilota esistenti

1. Le licenze conformi alle JAR rilasciate o riconosciute da uno Stato membro fino all'8 aprile 2012 si considerano rilasciate in conformità al presente regolamento. Gli Stati membri sostituiscono tali licenze con licenze conformi al formato stabilito nella parte ARA al più tardi entro l'8 aprile 2017.

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.

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

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

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

#### Articolo 5

### **Certificati medici nazionali di pilota e di esaminatore aeromedico esistenti**

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

#### Articolo 6

### **Conversione di qualifiche di prove in volo**

1. I piloti che prima dell'applicazione del presente regolamento hanno effettuato prove in volo delle categorie 1 e 2, definite nell'allegato al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione<sup>(1)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6.

3. Quando viene chiesta una licenza di pilota di linea («ATPL») per aeromobili, si applicano le disposizioni sul credito previste in FCL.510.A, lettera c), punto 2, dell'allegato I.

#### Articolo 8

### **Condizioni per il riconoscimento di licenze di paesi terzi**

1. Fatto salvo l'articolo 12 del regolamento (CE) n. 216/2008 e quando non esistono accordi conclusi tra l'Unione e un paese terzo in materia di licenze di pilota, gli Stati membri possono riconoscere licenze di un paese terzo, e i relativi certificati medici rilasciati da o a nome di paesi terzi, in conformità alle disposizioni dell'allegato III del presente regolamento.
2. I richiedenti licenze conformi alla parte FCL che già detengono almeno una licenza equivalente, un'abilitazione o un certificato rilasciati in conformità all'allegato I della convenzione di Chicago da un paese terzo, si conformano a tutti i requisiti previsti dall'allegato I del presente regolamento, fatta salva la possibilità di ridurre i requisiti relativi alla durata del corso, al numero di lezioni e alle ore di addestramento specifico.
3. Il credito attribuito al richiedente viene determinato dallo Stato membro al quale il pilota si rivolge sulla base di una raccomandazione di un'organizzazione di addestramento riconosciuta.

4. I titolari di un'ATPL rilasciata da o a nome di un paese terzo in conformità all'allegato I della convenzione di Chicago che hanno raggiunto i requisiti di esperienza richiesti per il rilascio di una ATPL nella rispettiva categoria di aeromobile indicata nel capitolo F dell'allegato I del presente regolamento, possono ottenere un credito completo per quanto riguarda i requisiti necessari per frequentare un corso di addestramento prima di intraprendere gli esami di conoscenza teorica e il test di abilitazione, a condizione che la licenza del paese terzo contenga un'abilitazione per tipo valida per l'aeromobile da utilizzare per il test di abilitazione ai fini dell'ATPL.

5. Abilitazioni per tipo per velivolo o elicottero possono essere rilasciate a titolari di licenze conformi alla parte FCL che soddisfano i requisiti per il rilascio di tali abilitazioni stabilite da un paese terzo. Tali abilitazioni sono limitate agli aeromobili immatricolati nel paese terzo. La suddetta restrizione può essere rimossa quando il pilota soddisfa i requisiti di cui al punto C.1 dell'allegato III.

#### Articolo 9

### **Credito per addestramento iniziato precedentemente all'applicazione del presente regolamento**

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

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

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

#### 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.

#### Articolo 11

##### **Idoneità sotto il profilo medico dell'equipaggio di cabina**

1. I membri dell'equipaggio di cabina responsabili dell'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 216/2008 si conformano ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative di cui all'allegato IV.

2. Gli esami o le visite mediche dei membri dell'equipaggio di cabina che sono stati condotti a norma del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio <sup>(1)</sup> e che sono ancora validi alla data di applicazione del presente regolamento si considerano validi a norma del presente regolamento fino al verificarsi per primo, secondo l'ordine cronologico, di uno di questi eventi:

- a) allo scadere del periodo di validità stabilito dall'autorità competente conformemente al regolamento (CEE) n. 3922/91; oppure
- b) allo scadere del periodo di validità previsto al punto MED.C.005 dell'allegato IV.

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

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

#### 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.

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

- a) le disposizioni relative alle licenze di piloti di convertiplani, dirigibili, aerostati e alianti;
- b) le disposizioni del capitolo B;
- c) le disposizioni dei punti FCL.800, FCL.805, FCL.815 e FCL.820;
- d) nel caso di elicotteri, le disposizioni della sezione 8, del capitolo J;
- e) le disposizioni delle sezioni 10 e 11 del capitolo J.

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

<sup>(1)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

4. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni del presente regolamento a piloti che detengono una licenza e il relativo certificato medico rilasciati da un paese terzo responsabile dell'utilizzo non commerciale di un aeromobile specificato all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) o c), del regolamento (CE) n. 216/2008 fino all'8 aprile 2014.

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

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

7. Quando uno Stato membro si avvale delle disposizioni di cui ai paragrafi da 2 a 6, ne trasmette notifica sia alla Commissione che all'Agenzia. Tale notifica descrive le ragioni che giustificano la deroga in questione nonché il programma di attuazione con le azioni previste e il relativo calendario.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 novembre 2011

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
José Manuel BARROSO

---



## ALLEGATO I

## [PARTE-FCL]

## SOTTOPARTE A

**REQUISITI GENERALI****FCL.001 Autorità competente**

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

**FCL.005 Ambito di applicazione**

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

**FCL.010 Definizioni**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Tempo di volo»:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Operazioni a equipaggio plurimo»:

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

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

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

«Aeromobile a equipaggio plurimo»:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«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.

#### **FCL.015 Richiesta e rilascio di licenze, abilitazioni e certificati**

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

#### **FCL.020 Allievo pilota**

Un allievo pilota non deve volare come solista a meno che non venga autorizzato e supervisionato da un istruttore di volo.

Per poter effettuare il suo primo volo da solista, l'allievo pilota deve aver compiuto almeno:

per velivoli, elicotteri e dirigibili: 16 anni di età;

per aianti e palloni liberi: 14 anni di età.

#### **FCL.025 Esami teorici per il rilascio delle licenze**

##### **a) Responsabilità dei richiedenti**

- 1) I richiedenti si sottopongono all'intero gruppo di esami per una licenza o un'abilitazione specifica sotto la responsabilità di uno Stato membro.
- 2) I richiedenti si sottopongono a un esame solo quando raccomandati da un'organizzazione di addestramento autorizzata (ATO), la quale è responsabile per il loro addestramento, e dopo avere completato a un livello soddisfacente tutti gli elementi previsti del corso di addestramento in materia di conoscenza teorica.
- 3) La raccomandazione da parte di un'ATO ha una validità di 12 mesi. Qualora il richiedente non si sottoponga ad almeno un esame teorico durante questo periodo di validità, l'ATO stabilisce se il richiedente necessita ulteriore addestramento, sulla base delle necessità del richiedente.

**b) Punteggio minimo**

- 1) La sufficienza in un esame viene ottenuta dal richiedente con il raggiungimento di almeno il 75 % dei punti assegnati all'esame. Non viene utilizzato un sistema di punteggio negativo.
- 2) Salvo diversamente specificato in questa parte, un richiedente ha completato con successo l'esame teorico richiesto per la licenza di pilotaggio o per l'abilitazione se supera tutti gli esami richiesti entro un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del mese di calendario in cui il richiedente si sottopone per la prima volta a un esame.
- 3) Qualora un richiedente non abbia superato uno degli esami in 4 tentativi o non abbia superato tutti gli esami nelle 6 sedute previste o nel periodo di cui al punto 2, il richiedente deve sottoporsi di nuovo a tutti gli esami.

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

**c) Periodo di validità**

- 1) Il superamento degli esami teorici è valido:
  - i) per il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri, una licenza di pilota privato, una licenza di pilota di aliante o una licenza di pilota di pallone libero, per un periodo di 24 mesi;
  - ii) per il rilascio di una licenza di pilota commerciale o l'abilitazione al volo strumentale (IR), per un periodo di 36 mesi;
  - iii) i periodi di cui ai punti i) e ii) decorrono dal giorno in cui il pilota completa con successo l'esame teorico, conformemente alla lettera b), punto 2.
- 2) Il completamento dell'esame teorico della licenza di pilota di linea (ATPL) rimane valido per il rilascio di una licenza ATPL per un periodo di 7 anni dall'ultima data di validità di:
  - i) un'abilitazione al volo strumentale registrata nella licenza; o
  - ii) per gli elicotteri, un'abilitazione al tipo di elicottero registrata nella licenza.

**FCL.030 Test pratico di abilitazione**

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

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

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

**FCL.035 Credito dato per il tempo di volo e per la conoscenza teorica****a) Crediti per il tempo di volo**

- 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 o dell'abilitazione.
- 2) Tempo di volo come pilota in comando o di istruzione
  - 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.

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

b) *Crediti per la conoscenza teorica*

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

2) Al richiedente che abbia superato l'esame teorico per una licenza di pilota commerciale sono accreditati i requisiti in materia di conoscenza teorica per la licenza di pilota di aeromobili leggeri o la licenza di pilota privato nella stessa categoria di aeromobili.

3) Al titolare di un'abilitazione al volo strumentale o a un richiedente che abbia superato l'esame teorico strumentale per una categoria di aeromobili sono accreditati in pieno i requisiti per l'istruzione teorica e l'esame per un'abilitazione al volo strumentale per un'altra categoria di aeromobili.

4) Al titolare di una licenza di pilota sono accreditati requisiti per l'istruzione teorica e l'esame per una licenza in un'altra categoria di aeromobili conformemente all'appendice 1 di questa parte.

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

**FCL.040 Esercizio dei privilegi delle licenze**

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

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

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

b) Il pilota deve anche portare con sé un documento di identificazione personale recante la sua fotografia.

c) Un pilota o un allievo pilota deve esibire sollecitamente il registro del tempo di volo per essere ispezionato su richiesta di un rappresentante autorizzato di una autorità competente.

d) Un allievo pilota deve portare con sé, nei voli di navigazione effettuati come solista, prova dell'autorizzazione di cui alla parte FCL.020, lettera a).

**FCL.050 Registrazione del tempo di volo**

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

**FCL.055 Competenza linguistica**

a) Generalità. I piloti di velivoli, elicotteri, convertiplani e dirigibili, ai quali viene richiesto di utilizzare il radiotelefono, possono esercitare i privilegi delle loro licenze e abilitazioni solo se la licenza riporta la specializzazione linguistica in inglese o nella lingua utilizzata per le comunicazioni radio durante il volo. La specializzazione deve indicare la lingua, il livello di competenza e la data di validità.

b) Il richiedente una specializzazione linguistica deve dimostrare, in conformità con l'appendice 2 di questa parte, quantomeno un livello operativo di competenza linguistica sia nell'uso della fraseologia specialistica che nel linguaggio comune. Per dimostrare tale competenza linguistica, il richiedente deve essere in grado di:

1) comunicare efficacemente tanto nei contatti in cui l'interlocutore non è presente (voice-only) quanto in presenza dell'interlocutore;

2) comunicare con precisione e chiarezza su argomenti comuni e correlati all'attività lavorativa;

3) utilizzare strategie comunicative appropriate per lo scambio di messaggi e per riconoscere e risolvere i malintesi sia in un contesto generale che nell'ambito professionale;

- 4) risolvere con relativa facilità le difficoltà linguistiche nate da complicazioni o eventi inaspettati che si verificano durante l'espletamento dell'attività di routine o delle mansioni di comunicazione con le quali hanno in genere familiarità; e
  - 5) parlare con un'inflessione dialettale o con un accento comprensibili alla comunità aeronautica.
- c) Tranne nel caso dei piloti che abbiano dimostrato di possedere competenze linguistiche a livello di esperto in conformità dell'appendice 2 di questa parte, la specializzazione linguistica viene rivalutata ogni:
- 1) 4 anni se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello operativo; o
  - 2) 6 anni se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello avanzato.
- d) Requisiti specifici per i titolari di un'abilitazione al volo strumentale (IR). Fatto salvo quanto esposto nei paragrafi di cui sopra, i titolari di un'abilitazione al volo strumentale devono aver dimostrato la capacità di utilizzare la lingua inglese a un livello che permetta loro di:
- 1) capire tutte le informazioni relative allo svolgimento di tutte le fasi di un volo, inclusa la preparazione del volo;
  - 2) utilizzare la radiotelegrafia in tutte le fasi del volo, incluse le situazioni di emergenza;
  - 3) comunicare con gli altri membri dell'equipaggio durante tutte le fasi del volo, inclusa la preparazione del volo.
- e) La competenza linguistica e l'utilizzo della lingua inglese per i titolari di abilitazioni al volo strumentale vengono dimostrati tramite un metodo di valutazione stabilito dall'autorità competente.

**FCL.060 Attività di volo recente**

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

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

**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, eccetto che:
- 1) come membro di equipaggio plurimo; e
- 2) a condizione che tale titolare sia l'unico pilota dell'equipaggio di volo ad aver raggiunto i 60 anni di età.
- b) Età di 65 anni. Il titolare di una licenza di pilota che ha raggiunto l'età di 65 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale.

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

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

SOTTOPARTE B

**LICENZA DI PILOTA DI AEROMOBILI LEGGERI — LAPL**

SEZIONE 1

**Requisiti comuni**

**FCL.100 LAPL — Età minima**

I richiedenti una LAPL devono aver compiuto:

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

**FCL.105 LAPL — Privilegi e condizioni**

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



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

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

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

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

**FCL.120 LAPL — Esame teorico**

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

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

**FCL.125 LAPL — Test di abilitazione**

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

## SEZIONE 2

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

- a) I privilegi dei titolari di una LAPL per velivoli consistono nel poter operare come pilota in comando su velivoli a motore singolo a pistoni o TMG con una massa massima al decollo certificata di 2 000 kg o inferiore, trasportando un massimo di 3 passeggeri, in modo che non vi siano mai più di 4 persone a bordo del velivolo.
- b) I titolari di una LAPL(A) possono trasportare passeggeri solo se hanno completato, dopo il rilascio della licenza, 10 ore di tempo di volo come piloti in comando su aeromobili o TMG.

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

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

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

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

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

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

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

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

## SEZIONE 3

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

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

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

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

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

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

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

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

2) un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nel nuovo tipo. Durante questo test di abilitazione il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altro tipo nelle seguenti materie:

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

b) Prima di poter esercitare i privilegi della licenza su un'altra variante di elicotteri rispetto a quella utilizzata per il test di abilitazione, il pilota titolare di una licenza LAPL(H) deve sottoporsi a un addestramento sulle differenze o di familiarizzazione, come stabilito dai dati di idoneità operativa di cui alla parte 21. L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.

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

a) I titolari di una licenza LAPL(H) possono esercitare i privilegi della loro licenza su un tipo specifico di elicotteri soltanto quando abbiano completato negli ultimi 12 mesi su elicotteri di quel tipo:

- 1) almeno 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 6 decolli, avvicinamenti e atterraggi; e
- 2) un addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore.

b) I titolari di una LAPL(H) che non soddisfino i requisiti di cui alla lettera a) devono:

- 1) sottoporsi a controlli di professionalità con un esaminatore sul tipo specifico prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza; o
- 2) effettuare il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore per essere conforme ai requisiti di cui alla lettera a).

### SEZIONE 4

#### **Requisiti specifici per la LAPL per alianti — LAPL(S)**

##### **FCL.105.S LAPL(S) — Privilegi e condizioni**

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

b) I titolari di una licenza LAPL(S) possono trasportare passeggeri soltanto dopo aver completato, a seguito del rilascio della licenza, 10 ore di volo o 30 lanci come pilota in comando su alianti o alianti a motore.

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

a) I richiedenti una LAPL(S) devono aver completato almeno 15 ore di istruzione di volo su alianti o alianti a motore, comprendenti almeno:

- 1) 10 ore di istruzione di volo a doppio comando;
- 2) 2 ore di volo come solista sotto supervisione;
- 3) 45 lanci e atterraggi;
- 4) 1 volo di navigazione come solista di almeno 50 km (27 NM) o 1 volo di navigazione a doppio comando di almeno 100 km (55 NM).

b) Delle 15 ore richieste alla lettera a), un massimo di 7 ore possono essere svolte in un TMG.

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

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

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

#### **FCL.130.S LAPL(S) — Metodi di lancio**

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

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

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

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

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

- a) Alianti e alianti a motore. I titolari di una licenza LAPL(S) possono esercitare i privilegi della loro licenza su alianti o alianti a motore soltanto quando abbiano completato negli ultimi 24 mesi, su alianti o alianti a motori, esclusi i TMG, almeno:
- 1) 5 ore di volo come pilota in comando, inclusi 15 lanci;
  - 2) 2 voli di addestramento con un istruttore;

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

#### SEZIONE 5

#### **Requisiti specifici per la LAPL per palloni liberi — LAPL(B)**

##### **FCL.105.B LAPL(B) — Privilegi**

I privilegi dei titolari di una LAPL per palloni liberi consistono nell'operare come pilota in comando su palloni ad aria calda o dirigibili ad aria calda con una capienza massima dell'involucro di 3 400 m<sup>3</sup> o palloni a gas con una capienza massima dell'involucro di 1 200 m<sup>3</sup>, 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.B LAPL(B) — Requisiti in materia di esperienza**

- a) I richiedenti una licenza LAPL(B) devono aver completato almeno 16 ore di istruzione di volo su palloni liberi della stessa classe, comprendenti almeno:
- 1) 12 ore di istruzione di volo a doppio comando;
  - 2) 10 gonfiaggi e 20 decolli e atterraggi; e
  - 3) 1 volo come solista sotto supervisione con un tempo di volo minimo di almeno 30 minuti.
- b) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando su palloni liberi possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera a).

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) I titolari di una licenza LAPL(B) possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando hanno completato, negli ultimi 24 mesi, in una classe di palloni liberi almeno:
  - 1) 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 10 decolli ed atterraggi; e
  - 2) 1 volo di addestramento con un istruttore;
  - 3) in aggiunta, se un pilota è qualificato a pilotare più di una classe di palloni liberi, al fine di poter esercitare i suoi privilegi in un'altra classe, deve aver completato almeno 3 ore di volo in quella classe negli ultimi 24 mesi, inclusi 3 decolli e atterraggi.
- b) I titolari di una licenza LAPL(B) che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
  - 1) superare i controlli di professionalità con un esaminatore nella classe appropriata; o
  - 2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).

## SOTTOPARTE C

**LICENZA DI PILOTA PRIVATO (PPL), LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE (SPL) E LICENZA DI PILOTA DI PALLONE LIBERO (BPL)**

## SEZIONE 1

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

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

**FCL.205 Condizioni**

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

**FCL.210 Corso di addestramento**

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

**FCL.215 Esame teorico**

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

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

**FCL.235 Test di abilitazione**

- a) I richiedenti una BPL, SPL o PPL devono dimostrare attraverso il superamento di un test di abilitazione di possedere le capacità di eseguire, in qualità di pilota in comando sulla categoria di aeromobili appropriata, le procedure e manovre pertinenti con la competenza appropriata ai privilegi rilasciati.
- b) I richiedenti di un test di abilitazione devono avere ricevuto l'addestramento in volo sulla stessa classe o tipo di aeromobile o un gruppo di palloni liberi di quello utilizzato per il test di abilitazione.
- c) Punteggio minimo
  - 1) Il test di abilitazione è diviso in sezioni separate, le quali rappresentano tutte le diverse fasi del volo adatte alla categoria di aeromobili utilizzata.
  - 2) 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 invece il non superamento di tutto il test. Qualora il richiedente non superi una sezione soltanto, può ripetere quella sezione.
  - 3) Qualora il test debba essere ripetuto come descritto al punto 2, il non superamento di una sezione, incluse quelle che erano state superate in un tentativo precedente, determina il mancato superamento di tutto il test.
  - 4) Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo 2 tentativi comporta la necessità di sottoporsi a un addestramento aggiuntivo.

## SEZIONE 2

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

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



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

- a) I richiedenti una PPL(A) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su velivoli, 5 di cui 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.
- b) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(A). I richiedenti una PPL(A) titolari di una LAPL(A) devono aver completato almeno 15 ore di volo su velivoli dopo il rilascio della LAPL(A), di cui almeno 10 devono essere ore di istruzione di volo completate in un corso di addestramento presso un'ATO. Tale corso di addestramento deve includere almeno 4 ore di volo come solista sotto supervisione, di cui almeno 2 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 270 km (150 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.
- c) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG. I richiedenti una PPL(A) titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG devono aver completato:
- 1) almeno 24 ore di volo su TMG in seguito all'approvazione dell'estensione per TMG; e
  - 2) 15 ore di istruzione di volo su velivoli in un corso di addestramento presso un'ATO, inclusi almeno i requisiti di cui alla lettera a), punto 2.
- d) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti titolari di una licenza di pilota per un'altra classe di aeromobili, con l'eccezione dei palloni liberi, ricevono crediti corrispondenti al 10 % del loro tempo di volo totale come pilota in comando su tale aeromobile fino a un massimo di 10 ore. L'ammontare del credito riconosciuto non deve in ogni caso includere i requisiti di cui alla lettera a), punto 2.

## SEZIONE 3

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

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

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

- a) I richiedenti una PPL(H) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su elicotteri, 5 di cui possono essere completate in un FNPT o in un FFS, comprendenti almeno:
- 1) 25 ore di istruzione di volo a doppio comando; e
  - 2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, di cui almeno 5 di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 185 km (100 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi su almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.
  - 3) 35 delle 45 ore di istruzione di volo devono essere completate sullo stesso tipo di elicotteri di quello utilizzato per il test di abilitazione.

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

#### 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;
  - 3) le abilitazioni e i certificati connessi con questa licenza.

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

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

#### SEZIONE 5

##### **Requisiti specifici per la licenza di pilota di aliante (SPL)**

###### **FCL.205.S SPL — privilegi e condizioni**

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

- c) In deroga alla lettera b), punto 2, il titolare di una SPL con privilegi di istruttore o esaminatore può essere retribuito per:

fornire istruzione di volo per la LAPL(S) o la SPL;

condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per dette licenze;

le abilitazioni e i certificati connessi con queste licenze.

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

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

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

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

**FCL.220.S SPL — Metodi di lancio**

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

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

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

SEZIONE 6

**Requisiti specifici per la licenza di pilota di pallone libero (BPL)**

**FCL.205.B BPL — Privilegi e condizioni**

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

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

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

- b) I richiedenti una BPL titolari di una LAPL(B) ricevono crediti corrispondenti all'insieme dei requisiti per il rilascio di una BPL.

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

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

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

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

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

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

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

- a) I titolari di una BPL possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando hanno completato, in una classe di palloni liberi, negli ultimi 24 mesi, almeno:
- 1) 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 10 decolli ed atterraggi; e
  - 2) 1 volo di addestramento con un istruttore in un pallone libero nella classe appropriata e con la massima capacità dell'involucro per la quale hanno i privilegi;
  - 3) in aggiunta, i piloti qualificati a pilotare più di una classe di palloni liberi, al fine di poter esercitare i propri privilegi in un'altra classe, devono aver completato almeno 3 ore di volo in quella classe negli ultimi 24 mesi, inclusi 3 decolli e atterraggi.
- b) I titolari di una BPL che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
- 1) superare controlli di professionalità con un esaminatore in un pallone libero nella classe appropriata e con la massima capacità dell'involucro per la quale hanno i privilegi; o
  - 2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).

## SOTTOPARTE D

**LICENZA DI PILOTA COMMERCIALE — CPL**

## SEZIONE 1

**Requisiti comuni****FCL.300 CPL — Età minima**

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

**FCL.305 CPL — Privilegi e condizioni**

a) Privilegi. I privilegi di una CPL, nella categoria di aeromobili appropriata, consistono:

- 1) nell'esercitare tutti i privilegi del titolare di una LAPL e una PPL;
- 2) nell'operare come pilota in comando o copilota di ogni aeromobile utilizzato in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale;
- 3) nell'operare come pilota in comando in voli di trasporto aereo commerciale di ogni aeromobile a equipaggio singolo, soggetti alle restrizioni di cui alla parte FCL.160 e alla presente sottoparte;
- 4) nell'operare come copilota in voli di trasporto aereo commerciale, soggetti alle restrizioni di cui alla parte FCL.060.

b) Condizioni. I richiedenti una CPL devono soddisfare i requisiti per l'abilitazione per classe o tipo per l'aeromobile utilizzato nel test di abilitazione.

**FCL.310 CPL — Esame teorico**

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

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

**FCL.315 CPL — Corso di addestramento**

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

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

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

## SEZIONE 2

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

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

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

Di queste 70 ore, 20 devono essere ore di volo di navigazione in VFR come pilota in comando, o ore di volo di navigazione ripartite tra almeno 10 ore come pilota in comando e 10 ore come PICUS. Deve essere inoltre incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale sono effettuati atterraggi completi come pilota in comando presso due aeroporti diversi;
- b) gli elementi del corso modulare della CPL(A) come specificato al punto 10, lettera a), e al punto 11 dell'appendice 3, lettera E, di questa parte; e
- c) il test di abilitazione della CPL(A), conformemente alla parte FCL.320.

## SOTTOPARTE E

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

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

**FCL.405.A MPL — Privilegi**

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

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

- a) Corso. Il richiedente una MPL deve aver completato un corso di addestramento teorico e di istruzione al volo presso un'ATO, conformemente all'appendice 5 di questa parte.
- b) Esame. Il richiedente una MPL deve dimostrare un livello di conoscenza adeguato per un titolare di una ATPL(A), conformemente alla parte FCL.515, e di un'abilitazione al tipo per equipaggio plurimo.

**FCL.415.A MPL — Abilità pratica**

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

## SOTTOPARTE F

**LICENZA DI PILOTA DI LINEA — ATPL**

## SEZIONE 1

**Requisiti comuni****FCL.500 ATPL — Età minima**

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

**FCL.505 ATPL — Privilegi**

a) I privilegi del titolare di una ATPL, nella categoria di aeromobili pertinente, consistono:

- 1) nell'esercitare tutti i privilegi del titolare di una LAPL, una PPL e una CPL;
- 2) nell'operare come pilota in comando di aeromobili impiegati in attività di trasporto aereo commerciale.

b) I richiedenti una ATPL devono soddisfare i requisiti per l'abilitazione per tipo per l'aeromobile utilizzato nel test di abilitazione.

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

a) Corso. I richiedenti una ATPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO in forma di corso di addestramento integrato o corso modulare, conformemente all'appendice 3 di questa parte.

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

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

## SEZIONE 2

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

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

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

- a) Prerequisiti. I richiedenti una ATPL(A) devono essere titolari di:
- 1) una MPL; o
  - 2) una CPL(A) e un'abilitazione IR plurimotore per velivoli. In questo caso il richiedente deve anche ricevere addestramento nella cooperazione in equipaggio plurimo (MCC).
- b) Esperienza. I richiedenti una ATPL(A) devono aver completato un minimo di 1 500 ore di volo su velivoli, comprendenti almeno:
- 1) 500 ore in operazioni a equipaggio plurimo su velivoli;
  - 2) i) 500 ore come pilota in comando sotto supervisione; o  
ii) 250 ore come pilota in comando; o  
iii) 250 ore, di cui almeno 70 ore come pilota in comando e le rimanenti ore come pilota in comando sotto supervisione;
  - 3) 200 ore di volo di navigazione di cui almeno 100 effettuate come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione;
  - 4) 75 ore di tempo strumentale di cui non più di 30 possono essere di tempo strumentale su simulatore; e
  - 5) 100 ore di volo notturno come pilota in comando o copilota.

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

- c) Riconoscimento dei crediti.
- 1) I titolari di una licenza di pilota per altre categorie di aeromobili possono ottenere crediti di tempo di volo fino a un massimo di:
    - i) per TMG o alianti, 30 ore di volo effettuate come pilota in comando;
    - ii) per elicotteri, il 50 % di tutti i requisiti in materia di tempo di volo di cui alla lettera b).
  - 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 a) e il requisito di 500 ore di cui alla lettera b) punto 1, sempre che il credito totale riconosciuto a norma di ciascuno di tali punti non ecceda le 250 ore.
- d) L'esperienza richiesta alla lettera b) deve essere completata prima di sottoporsi al test di abilitazione per la ATPL(A).

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

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

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

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

I richiedenti una ATPL(H) devono:

- a) essere titolari di una CPL(H) e di un'abilitazione per un tipo di elicottero a equipaggio plurimo e aver ricevuto addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC);



- b) aver completato come pilota di elicotteri un minimo di 1 000 ore di volo, comprendenti almeno:
- 1) 350 ore in elicotteri a equipaggio plurimo;
  - 2) i) 250 ore come pilota in comando; oppure  
ii) 100 ore come pilota in comando e 150 ore come pilota in comando sotto supervisione; oppure  
iii) 250 ore come pilota in comando sotto supervisione in elicotteri a equipaggio plurimo. In questo caso, i privilegi della ATPL(H) sono limitati soltanto a operazioni a equipaggio plurimo, fino al completamento di 100 ore come pilota in comando;
  - 3) 200 ore di volo di navigazione di cui almeno 100 ore devono essere effettuate come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione;
  - 4) 30 ore di tempo strumentale di cui non più di 10 possono essere di tempo strumentale su simulatore; e
  - 5) 100 ore di volo notturno come pilota in comando o copilota.
- Delle 1 000 ore, un massimo di 100 ore possono essere completate in un FSTD, di cui non più di 25 ore possono essere completate in un FNPT.
- c) Il tempo di volo su velivoli viene accreditato fino al 50 % dei requisiti del tempo di volo di cui alla lettera b).
- d) L'esperienza di cui alla lettera b) deve essere completata prima di sottoporsi al test di abilitazione per la ATPL(H).

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

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

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**

#### **FCL.600 IR — Generalità**

Le operazioni in condizioni IFR con un velivolo, elicottero, dirigibile o convertiplano possono essere condotte dai titolari di una PPL, CPL, MPL e ATPL con una IR adeguata alla categoria di aeromobili soltanto se i titolari stanno effettuando un test di abilitazione o addestramento a doppio comando.

#### **FCL.605 IR — Privilegi**

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

**FCL.610 IR — Prerequisiti e riconoscimento dei crediti**

I richiedenti una IR devono:

- a) essere titolari:
  - 1) di almeno una PPL nella categoria di aeromobili appropriata; e:
    - i) dei privilegi per effettuare voli notturni conformemente alla parte FCL.810; oppure
    - ii) di una ATPL in un'altra categoria di aeromobili; o
  - 2) di una CPL, nella categoria di aeromobili appropriata.
- b) aver completato almeno 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando su velivoli, elicotteri o dirigibili di cui almeno 10 o, nel caso di dirigibili, 20 devono essere effettuate sulla categoria di aeromobili pertinente;
- c) solo per elicotteri. I richiedenti che hanno completato un corso di addestramento integrato ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR o CPL(H) sono esenti dai requisiti di cui alla lettera b).

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

- a) Corso. I richiedenti una IR devono aver seguito un corso di istruzione teorica e addestramento di volo presso un'ATO. Il corso deve essere:
  - 1) un corso di addestramento integrato che includa l'addestramento per l'abilitazione IR, conformemente all'appendice 3 di questa parte; o
  - 2) un corso modulare conformemente all'appendice 6 di questa parte.
- b) Esame. I richiedenti devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati nei seguenti ambiti:
  - regolamentazione aeronautica,
  - conoscenza generale dell'aeromobile — strumentazione,
  - prestazioni in volo e monitoraggio,
  - prestazioni umane,
  - meteorologia,
  - radionavigazione,
  - comunicazioni IFR.

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

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

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

- a) Validità. Una IR ha validità di 1 anno.
- b) Rinnovo.
  - 1) Una IR viene rinnovata nei 3 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione.
  - 2) I richiedenti che non superino la sezione rilevante dei controlli di professionalità IR prima della data di scadenza dell'IR non possono esercitare i privilegi dell'IR fino a quando non abbiano superato tali controlli.

- c) Ripristino. Se una IR è scaduta, ai fini del ripristino dei privilegi i richiedenti devono:
- 1) sottoporsi a corsi di aggiornamento presso un'ATO per raggiungere il livello di professionalità richiesto per superare l'elemento strumentale del test di abilitazione conformemente all'appendice 9 di questa parte; e
  - 2) completare controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte nella categoria di aeromobili pertinente.
- d) Qualora l'IR non sia stata rinnovata o ripristinata nei 7 anni precedenti, il titolare deve sottoporsi nuovamente all'esame teorico e al test di abilitazione dell'IR.

#### SEZIONE 2

##### **Requisiti specifici per la categoria velivoli**

###### **FCL.625.A IR(A) — Rinnovo**

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

#### SEZIONE 3

##### **Requisiti specifici per la categoria elicotteri**

###### **FCL.625.H IR(H) — Rinnovo**

- a) I richiedenti il rinnovo di una IR(H):
- 1) se in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per tipo, devono superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per il tipo di elicotteri appropriato;
  - 2) se non in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per tipo, devono completare soltanto la sezione 5 e le parti pertinenti della sezione 1 dei controlli di professionalità specificati nell'appendice 9 di questa parte per il tipo di elicotteri appropriato. In questo caso può essere utilizzato un FTD II/III o un FFS rappresentativo del tipo di elicottero appropriato, ma per quanto riguarda i controlli di professionalità per il rinnovo di una IR(H) in queste circostanze almeno uno ogni due controlli (alternativamente) deve essere effettuato su un elicottero.
- b) Il credito trasversale viene riconosciuto conformemente all'appendice 8 di questa parte.

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

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

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

## SEZIONE 4

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

I richiedenti il rinnovo di una IR(As):

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

## SOTTOPARTE H

**ABILITAZIONI PER CLASSE E PER TIPO**

## SEZIONE 1

**Requisiti comuni****FCL.700 Circostanze per le quali sono richieste le abilitazioni per classe o per tipo**

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

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

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

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

- a) Al fine di estendere i suoi privilegi a un'altra variante di aeromobile all'interno di un'abilitazione per classe o per tipo, il pilota deve sottoporsi ad addestramento sulle differenze o di familiarizzazione. Nel caso di varianti all'interno di un'abilitazione per tipo, l'addestramento sulle differenze o di familiarizzazione include gli elementi pertinenti definiti nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.
- b) Se non viene effettuato alcun volo sulla variante entro un periodo di 2 anni a seguito dell'addestramento sulle differenze, viene richiesto un addestramento sulle differenze aggiuntivo o controlli di professionalità sulla variante in questione al fine di poter mantenere i privilegi, con l'eccezione dei tipi o varianti appartenenti alle abilitazioni per classe dei monomotore a pistoni o TMG.
- c) L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.

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

- a) Corso di addestramento. Il richiedente un'abilitazione per classe o per tipo deve completare un corso di addestramento presso un'ATO. Il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo include gli elementi di addestramento obbligatori per il tipo pertinente così come definito nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.
- b) 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.
  - 4) Per velivoli a equipaggio singolo che sono classificati come velivoli ad alte prestazioni, l'esame è un esame scritto e comprende almeno 60 domande a risposta multipla distribuite opportunamente sulle varie materie del programma di studio.
- c) Test di abilitazione. Il richiedente un'abilitazione per classe o per tipo deve superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 9 di questa parte per dimostrare di possedere le capacità richieste per l'impiego in sicurezza della classe o tipo di aeromobile pertinenti.

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

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

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

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

### SEZIONE 2

#### **Requisiti specifici per la categoria velivoli**

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

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

- a) Velivoli plurimotore a equipaggio singolo. Il richiedente che chieda il primo rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo su velivoli plurimotore a equipaggio singolo deve aver completato almeno 70 ore come pilota in comando su velivoli.
- b) Velivoli non complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo. Prima di cominciare l'addestramento di volo, un richiedente che chieda un primo rilascio di un'abilitazione per classe o per tipo su velivoli ad equipaggio singolo classificati come velivoli ad alte prestazioni deve:
- 1) aver accumulato almeno 200 ore di esperienza di volo totali, 70 di cui come pilota in comando su velivoli; e
  - 2) i) essere titolare di un certificato attestante che ha completato con esito positivo un corso di conoscenza teorica aggiuntiva presso un'ATO; o
  - ii) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(A) conformemente a questa parte; o
  - iii) essere titolare, oltre che di una licenza rilasciata conformemente a questa parte, di una ATPL(A) o CPL(A)/IR con crediti di conoscenza teorica per la licenza ATPL(A), rilasciate in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago;

- 3) in aggiunta, i piloti che desiderino ottenere il privilegio di poter utilizzare il velivolo in operazioni a equipaggio plurimo devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera d), punto 4.
- c) Velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo. I richiedenti che chiedano un primo rilascio di un'abilitazione per tipo per un velivolo complesso ad equipaggio singolo classificato come un velivolo ad alte prestazioni devono, oltre al soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera b), essere titolari di una IR(A) plurimotore, come stabilito nella sottoparte G.
- d) Velivoli ad equipaggio plurimo. Il richiedente che chieda di sostenere per la prima volta un corso per un'abilitazione per tipo per un velivolo a equipaggio plurimo deve essere un allievo pilota che sta seguendo un corso di addestramento per una MPL o che soddisfa i requisiti elencati di seguito:
- 1) aver effettuato almeno 70 ore di volo come pilota in comando su velivoli;
  - 2) essere titolare di una IR(A) plurimotore;
  - 3) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(A) conformemente a questa parte; e
  - 4) fatta eccezione del caso in cui il corso per l'abilitazione per tipo sia in combinazione con un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC):
    - i) essere titolare di un certificato attestante che ha superato con successo un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su velivoli; o
    - ii) essere titolare di un certificato attestante che ha superato con successo un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su elicotteri e avere più di 100 ore di esperienza di volo come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo; o
    - iii) avere almeno 500 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo; o
    - iv) avere almeno 500 ore come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su velivoli plurimotore a equipaggio singolo, in voli di trasporto aereo commerciale in conformità con i requisiti per le operazioni di volo applicabili.
- e) In deroga alla lettera d), uno Stato membro può rilasciare un'abilitazione per tipo con privilegi ristretti per un velivolo a equipaggio plurimo che consenta al titolare di tale abilitazione di agire come copilota di rinforzo in crociera al di sopra del livello di volo FL 200, a condizione che due altri membri dell'equipaggio siano titolari di un'abilitazione per tipo conformemente alla lettera d).
- f) Abilitazioni per tipo addizionali per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio plurimo o singolo. Il richiedente abilitazioni per tipo addizionali per velivoli ad equipaggio plurimo e di abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo deve essere titolare di una IR(A).
- g) Qualora sia specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, l'esercizio dei privilegi di un'abilitazione per tipo può essere inizialmente limitato ai voli sotto la supervisione di un istruttore. Le ore di volo sotto supervisione devono essere riportate nel registro del pilota o in un documento equivalente e devono essere firmate dall'istruttore. La limitazione può essere rimossa quando il pilota dimostri di aver completato le ore di volo sotto supervisione richieste dai dati di idoneità operativa.

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

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

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

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

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

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

- a) Il corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) deve includere almeno:
- 1) 25 ore di istruzione teorica ed esercizi; e
  - 2) 20 ore di addestramento pratico per la MCC, o 15 nel caso di allievi pilota che seguano un corso integrato ATP.
- Vengono utilizzati un FNPT II per la MCC oppure un FFS. Qualora l'addestramento per la MCC sia in combinazione con l'addestramento iniziale relativo all'abilitazione per tipo, l'addestramento pratico della MCC può essere ridotto a non meno di 10 ore se lo stesso FFS viene utilizzato sia per la MCC che per l'addestramento all'abilitazione per tipo.
- b) Il corso di addestramento MCC deve essere completato presso un'ATO entro 6 mesi.
- c) Se il corso MCC è in combinazione con un corso per l'abilitazione per tipo, al termine del corso di addestramento MCC al richiedente viene rilasciato un certificato di completamento.
- d) Il richiedente che abbia completato un addestramento MCC per un'altra categoria di aeromobili viene esentato dal requisito di cui alla lettera a), punto 1.

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

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

- b) Rinnovo delle abilitazioni per classe monomotore a equipaggio singolo.
- 1) Abilitazioni per classe su velivoli monomotore a pistoni e abilitazioni su TMG. Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per classe su velivoli monomotore a pistoni a equipaggio singolo o abilitazioni per classe su TMG, il richiedente deve:
    - i) superare i controlli di professionalità con un esaminatore, entro i 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione, nella classe pertinente conformemente all'appendice 9 di questa parte; o
    - ii) completare 12 ore di volo nella classe pertinente, entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione, che includano:
      - 6 ore come pilota in comando,
      - 12 decolli e atterraggi, e
      - un volo di addestramento di almeno 1 ora con un istruttore di volo (FI) o un istruttore di abilitazione per classe (CRI). I richiedenti sono esenti da questo volo se hanno superato i controlli di professionalità relativi all'abilitazione per classe o per tipo o il test di abilitazione in qualsiasi altra classe o tipo di velivolo.
  - 2) Qualora il richiedente sia titolare sia di un'abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoni terrestre a equipaggio singolo sia di un'abilitazione su TMG, può completare i requisiti di cui al punto 1 in ciascuna classe per rinnovare entrambe le abilitazioni.
  - 3) Velivoli monomotore a turbopropelleria a equipaggio singolo. Ai fini del rinnovo di abilitazioni per classe su velivoli monomotore a turbopropelleria, i richiedenti devono superare controlli di professionalità con un esaminatore sulla classe pertinente conformemente all'appendice 9 di questa parte, entro i 3 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione.
- c) I richiedenti che non raggiungano la sufficienza in tutte le sezioni dei controlli di professionalità prima della scadenza dell'abilitazione per classe o per tipo non possono esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando non abbiano superato i controlli di professionalità.

### SEZIONE 3

#### *Requisiti specifici per la categoria elicotteri*

#### **FCL.720.H Requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per tipo — elicotteri**

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

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



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

1) prima di cominciare l'addestramento di volo:

i) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(H); o

ii) essere titolare di un certificato attestante il completamento di un corso preliminare condotto presso un'ATO. Il corso deve includere le seguenti materie del corso teorico della licenza ATPL(H):

— conoscenza generale dell'aeromobile; cellula/sistemi/impianti 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.

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.

#### 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:
- 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**

- 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;
  - 3) devono essere utilizzati un FNPT II o III qualificato per la MCC, un FTD 2/3 o un FFS.
- b) Il corso di addestramento MCC deve essere completato presso un'ATO entro 6 mesi.
- c) Salvo quando il corso MCC è in combinazione con un corso per l'abilitazione per tipo a equipaggio plurimo, al termine del corso di addestramento MCC al richiedente viene rilasciato un certificato di completamento.
- d) Il richiedente che abbia completato un addestramento MCC per un'altra categoria di aeromobili viene esentato dal requisito di cui alla lettera a).

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

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

## SOTTOPARTE I

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

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

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

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

- c) I richiedenti un'abilitazione al traino di striscioni pubblicitari devono aver completato:
- 1) almeno 100 ore di volo e 200 decolli e atterraggi come pilota in comando su velivoli o TMG, successivamente al rilascio della licenza. Almeno 30 di queste ore devono essere eseguite su velivoli, se l'attività deve essere svolta con velivoli, o con TMG, se l'attività deve essere svolta con TMG;
  - 2) un corso di addestramento presso un'ATO, comprendente:
    - i) istruzione teorica sulle operazioni e procedure di traino;
    - ii) almeno 10 voli di addestramento al traino di striscioni pubblicitari, di cui almeno 5 voli di addestramento a doppio comando.
  - d) I privilegi delle abilitazioni al traino di alianti e striscioni pubblicitari sono limitati ai velivoli o ai TMG, a seconda di quale aeromobile sia stato utilizzato per completare l'addestramento in volo. I privilegi sono estesi se il pilota possiede una licenza per velivoli o TMG e ha completato con successo almeno 3 voli di addestramento a doppio comando che coprano tutto il programma di addestramento al traino su uno o l'altro degli aeromobili, a seconda dei casi.
  - e) Al fine di esercitare i privilegi delle abilitazioni al traino di alianti o striscioni pubblicitari, il titolare di un'abilitazione deve aver completato un minimo di 5 traini durante gli ultimi 24 mesi.
  - f) Se il pilota non soddisfa il requisito di cui alla lettera e), prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della sua licenza deve completare i traini mancanti con o sotto la supervisione di un istruttore.

#### **FCL.810 Abilitazione al volo notturno**

- a) Velivoli, TMG e dirigibili.
- 1) Se i privilegi di una LAPL o una PPL per velivoli, TMG o dirigibili sono esercitati in condizioni VFR notturne, i richiedenti devono aver completato un corso di addestramento presso un'ATO, comprendente:
    - i) istruzione teorica;
    - 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 e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista.
  - 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 pistoni (terrestre) sia di un'abilitazione per classe su TMG, può completare i requisiti di cui al punto 1 in una o in entrambe le classi.
- b) Elicotteri. Qualora i privilegi di una PPL per elicotteri siano esercitati in condizioni VFR notturne, il richiedente deve:
- 1) aver completato almeno 100 ore di volo come pilota su elicotteri successivamente al rilascio della licenza, comprendenti almeno 60 ore come pilota in comando su elicotteri e 20 ore di volo di navigazione;
  - 2) aver completato entro un periodo di 6 mesi un corso di addestramento presso un'ATO comprendente:
    - i) 5 ore di istruzione teorica;
    - ii) 10 ore di addestramento strumentale a doppio comando su elicotteri; e
    - iii) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo e un atterraggio.

- 3) Il richiedente che sia o sia stato titolare di una IR in un velivolo o TMG ottiene un credito di 5 ore di volo per soddisfare i requisiti di cui al precedente punto 2.ii).
- c) Palloni liberi. Se i privilegi di una LAPL per palloni liberi o di una BPL sono esercitati in condizioni VFR notturne, i richiedenti devono completare almeno 2 voli notturni di addestramento di almeno 1 ora ciascuno.

#### **FCL.815 Abilitazione al volo in montagna**

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

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

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

#### **FCL.820 Abilitazione alle prove in volo**

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

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

#### SOTTOPARTE J

#### **ISTRUTTORI**

#### SEZIONE 1

#### **Requisiti comuni**

#### **FCL.900 Certificati di istruttore**

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

## b) Condizioni speciali:

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

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

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

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

- a) Generalità. Il richiedente un certificato di istruttore deve avere almeno 18 anni d'età.
- b) Requisiti aggiuntivi per gli istruttori che forniscono istruzione di volo su aeromobili. Il richiedente o il titolare di un certificato di istruttore con i privilegi di impartire istruzione di volo in un aeromobile deve:
  - 1) essere titolare almeno della licenza e, ove applicabile, dell'abilitazione per la quale viene fornita l'istruzione di volo;
  - 2) fatta eccezione per gli istruttori per le prove in volo:
    - i) aver completato almeno 15 ore di volo come pilota sulla classe o tipo di aeromobile sulla quale deve essere fornita l'istruzione di volo, di cui un massimo di 7 ore possono essere svolte in un FSTD rappresentativo della classe o tipo di aeromobile, ove applicabile; o
    - ii) aver superato una valutazione delle competenze per la corrispondente categoria di istruttore su quella classe o tipo di aeromobile;
  - 3) essere autorizzato a operare come pilota in comando sull'aeromobile durante tale istruzione di volo.
- c) Crediti ai fini di ulteriori abilitazioni e del rinnovo
  - 1) I richiedenti certificati di istruttore addizionali possono ottenere l'accredito delle abilità di insegnamento e di apprendimento già dimostrate per il certificato di istruttore in loro possesso.
  - 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.



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

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

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

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

a) Gli istruttori che conducono addestramento per la MPL devono:

- 1) aver completato con successo un corso di addestramento di istruttore MPL presso un'ATO; e
- 2) inoltre, per le fasi di base, intermedie e avanzate del corso di addestramento integrato MPL:
  - i) avere esperienza nelle operazioni a equipaggio plurimo; e
  - ii) aver completato un addestramento iniziale per la gestione delle risorse dell'equipaggio con un operatore di trasporto aereo commerciale approvato in conformità ai requisiti delle operazioni di volo applicabili.

b) Corso di addestramento di istruttori MPL:

- 1) il corso di addestramento di istruttori MPL deve includere almeno 14 ore di addestramento.

In seguito al completamento del corso di addestramento, il richiedente deve sottoporsi a una valutazione delle competenze di istruttore e di conoscenza dell'approccio all'addestramento basato sulla competenza;

- 2) la valutazione consiste in una dimostrazione pratica dell'istruzione di volo nella fase appropriata del corso di addestramento MPL. Questa valutazione viene condotta da un esaminatore qualificato conformemente alla sottoparte K;
  - 3) in seguito al completamento con esito favorevole del corso di addestramento MPL, l'ATO rilascia un certificato di qualifica di istruttore MPL al richiedente.
- c) Al fine di mantenere i privilegi, l'istruttore deve aver impartito in un corso di addestramento MPL nei 12 mesi precedenti:
- 1) 1 sessione di addestramento mediante simulatore di almeno 3 ore; o
  - 2) 1 addestramento in volo di almeno 1 ora che comprenda almeno 2 decolli e atterraggi.
- d) Qualora l'istruttore non soddisfi i requisiti di cui alla lettera c), prima di esercitare i privilegi di impartire istruzione di volo per la MPL, deve:
- 1) ricevere un addestramento di aggiornamento presso un'ATO per raggiungere il livello di competenza necessario per superare la valutazione delle competenze di istruttore; e
  - 2) superare la valutazione delle competenze di istruttore come specificato alla lettera b), punto 2.

**FCL.930 Corso di addestramento**

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

**FCL.935 Valutazione della competenza**

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

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

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

## SEZIONE 2

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

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

- a) una PPL, SPL, BPL e LAPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- b) abilitazioni per classe o per tipo per aeromobili monomotore a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo; estensioni per classe e gruppo per palloni liberi e estensioni per classe per alianti;
- c) abilitazioni per tipo per dirigibili a equipaggio singolo o plurimo;
- d) una CPL nella categoria di aeromobili appropriata, sempre che l'FI abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su quella categoria di aeromobili, comprendenti almeno 200 ore di istruzione di volo;
- e) l'abilitazione al volo notturno, sempre che l'FI:
  - 1) sia qualificato al volo notturno nella categoria di aeromobili appropriata;
  - 2) abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione al volo notturno a un FI qualificato conformemente alla lettera i) seguente; e
  - 3) soddisfi il requisito in materia di esperienza nel volo notturno di cui alla parte FCL.060, lettera b), punto 2;
- f) un'abilitazione al traino o al volo acrobatico, purché sia in possesso di tali privilegi e l'FI abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione per tale abilitazione a un FI qualificato conformemente alla lettera i) seguente;

- g) una IR nella categoria di aeromobili appropriata, sempre che l'FI abbia:
- 1) almeno 200 ore di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR), di cui fino a 50 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;
  - 2) completato come allievo pilota il corso di addestramento IRI e abbia superato il test di abilitazione per il certificato IRI; e
  - 3) inoltre:
    - i) per velivoli plurimotore, soddisfatto i requisiti per il rilascio di un certificato CRI;
    - ii) per elicotteri plurimotore, soddisfatto i requisiti per il rilascio di un certificato TRI;
- h) abilitazioni per classe o per tipo su aeromobili plurimotore a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, sempre che l'FI soddisfi:
- 1) nel caso dei velivoli, i prerequisiti per il corso di addestramento CRI stabiliti nella parte FCL.915.CRI, lettera a), e i requisiti delle parti FCL.930.CRI e FCL.935;
  - 2) nel caso degli elicotteri, i requisiti stabiliti nella parte FCL.910.TRI, lettera c), punto 1), e i prerequisiti per il corso di addestramento TRI(H) stabiliti nella parte FCL.915.TRI, lettera b), punto 2;
- i) un certificato FI, IRI, CRI, STI, MI o LAFI sempre che l'FI abbia:
- 1) completato almeno:
    - i) nel caso di un FI(S), almeno 50 ore o 150 lanci di istruzione di volo su alianti;
    - ii) nel caso di un FI(B), almeno 50 ore o 50 decolli di istruzione di volo su palloni liberi;
    - iii) in tutti gli altri casi, 500 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata;
  - 2) superato una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.395 nella categoria di aeromobili appropriata per dimostrare a un esaminatore per istruttore di volo (FIE) la capacità di poter esercitare la funzione di istruttore per il certificato FI;
- j) una MPL, sempre che l'FI:
- 1) per la fase primaria di volo dell'addestramento, abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli, di cui almeno 200 di istruzione di volo;
  - 2) per la fase dell'addestramento di base:
    - i) possieda un'abilitazione IR su velivoli plurimotore e il privilegio per fornire istruzione per una IR; e
    - ii) abbia almeno 1 500 ore di volo in operazioni ad equipaggio plurimo;
  - 3) nel caso di un FI già qualificato per fornire istruzione in corsi integrati ATP(A) o CPL(A)/IR, il requisito di cui al punto 2.ii) può essere sostituito dal completamento di un corso strutturato di addestramento comprendente:
    - i) la qualifica MCC;
    - ii) 5 sessioni di istruzione di volo nella fase 3 di un corso MPL;
    - iii) 5 sessioni di istruzione di volo nella fase 4 di un corso MPL;
    - iv) 5 sessioni periodiche dell'operatore di addestramento al volo per i voli di linea;
    - v) il contenuto del corso di istruttore MCCL.

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

**FCL.910.FI FI — Privilegi ristretti**

- a) I privilegi di un FI sono limitati a impartire istruzione di volo sotto la supervisione di un FI per la stessa categoria di aeromobili designato dall'ATO per questo fine, nei casi seguenti:
- 1) per il rilascio di una PPL, SPL, BPL e LAPL;
  - 2) in tutti i corsi integrati a livello di PPL, in caso di velivoli e di elicotteri;
  - 3) per le abilitazioni per classe e per tipo per aeromobili monomotore a equipaggio singolo, estensioni per classe e gruppo nel caso di palloni liberi e estensioni per classe nel caso di alianti;
  - 4) per le abilitazioni al volo notturno, al traino e al volo acrobatico.
- b) Quando conduce addestramento sotto supervisione, conformemente alla lettera a), l'FI non ha il privilegio di autorizzare allievi pilota a effettuare i loro primi voli come solista e primi voli di navigazione da solista.
- c) Le limitazioni di cui alle lettere a) e b) vengono rimosse dal certificato FI quando l'FI ha completato almeno:
- 1) per l'FI(A), 100 ore di istruzione di volo su velivoli o TMG e, in aggiunta, ha supervisionato almeno 25 voli da solista di allievi;
  - 2) per l'FI(H), 100 ore di istruzione di volo su elicotteri e, in aggiunta, ha supervisionato almeno 25 voli di addestramento da solista di allievi;
  - 3) per l'FI(As), FI(S) e FI(B), 15 ore o 50 decolli di istruzione di volo che coprano l'intero programma di addestramento per il rilascio di una PPL(As), SPL o BPL nella categoria di aeromobili appropriata.

**FCL.915.FI FI — Prerequisiti**

Il richiedente di un certificato FI deve:

- a) nel caso dell'FI(A) e FI(H):
- 1) aver ricevuto almeno 10 ore di istruzione di volo strumentale sulla categoria di aeromobili appropriata, di cui non più di 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FSTD;
  - 2) aver completato 20 ore di volo di navigazione in condizioni VFR sulla categoria di aeromobili appropriata come pilota in comando; e
- b) inoltre, per l'FI(A):
- 1) essere almeno titolare di una CPL(A); o
  - 2) essere almeno titolare di una PPL(A) e:
    - i) aver soddisfatto i requisiti per l'istruzione teorica CPL; e
    - ii) aver completato almeno 200 ore di volo su velivoli o TMG, di cui 150 come pilota in comando;
  - 3) aver completato almeno 30 ore su velivoli monomotore a 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
  - 2) almeno 200 come pilota in comando, se il richiedente possiede almeno una PPL(H) e ha soddisfatto i requisiti per la conoscenza teorica della CPL;

- d) per un FI(As), aver completato 500 ore di volo su dirigibili come pilota in comando, di cui 400 come pilota in comando titolare di una CPL(As);
- e) per un FI(S), aver completato 100 ore di volo e 200 lanci come pilota in comando su alianti. Inoltre, Qualora il richiedente intenda fornire istruzione di volo su TMG, deve aver completato 30 ore di volo come pilota in comando su TMG e una valutazione aggiuntiva di competenza su TMG conformemente alla parte FCL.935 con un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera j);
- f) per un FI(B), aver completato 75 ore di volo su pallone libero come pilota in comando, di cui almeno 15 devono essere nella classe per la quale si deve fornire istruzione di volo.

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

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

Quando richiedono un certificato FI in un'altra categoria di aeromobili, ai piloti che sono o sono stati titolari di:

- 1) un FI(A), (H) o (As) vengono accreditate 55 ore ai fini del requisito di cui alla lettera b), punto 2.i), o 18 ore ai fini dei requisiti di cui alla lettera b), punto 2.ii);

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

- a) Per il rinnovo di un certificato FI il titolare deve soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:

- 1) completare:

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

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

#### SEZIONE 4

#### *Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione per tipo — TRI*

##### **FCL.905.TRI TRI — Privilegi e condizioni**

I privilegi di un TRI consistono nel fornire istruzione per:

- a) il rinnovo e il ripristino di abilitazioni IR, sempre che l'istruttore TRI possieda una IR valida;
- b) il rilascio di un certificato TRI o SFI, sempre che il titolare abbia 3 anni di esperienza come TRI; e
- c) nel caso di un TRI per velivoli a equipaggio singolo:
  - 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo se il richiedente desidera i privilegi per operare in operazioni a equipaggio singolo.

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

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

- e) nel caso di un TRI per elicotteri:
- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
  - 2) addestramento MCC, sempre che sia titolare di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo;
  - 3) l'estensione dell'abilitazione IR(H) monomotore all'IR(H) plurimotore;
- f) nel caso del TRI per convertiplani:
- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per convertiplani;
  - 2) addestramento MCC.

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

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

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

- b) TRI per velivoli e per convertiplani — TRI(A) e TRI(PL). I privilegi di un TRI sono ristretti al tipo di velivolo o convertiplano con il quale è stato svolto l'addestramento e la valutazione della competenza. I privilegi di un TRI sono estesi ad altri tipi qualora l'istruttore TRI abbia:
- 1) completato nei 12 mesi precedenti la richiesta almeno 15 tratte, inclusi decolli e atterraggi sul tipo di aeromobile applicabile, 7 di cui possono essere completate in un FFS;
  - 2) completato le parti dell'addestramento tecnico e dell'istruzione di volo del relativo corso TRI;
  - 3) superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o un TRE, qualificato secondo la sottoparte K, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di un'abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.
- c) TRI per elicotteri — TRI(H).
- 1) I privilegi di un TRI(H) sono ristretti al tipo di elicottero nel quale viene effettuato il test di abilitazione per il rilascio del certificato TRI. I privilegi di un TRI sono estesi ad altri tipi qualora l'istruttore TRI abbia:
    - i) completato la parte tecnica del tipo appropriato del corso TRI sul tipo di elicotteri applicabile o un FSTD che rappresenti tale tipo;
    - ii) condotto almeno 2 ore di istruzione di volo sul tipo applicabile, sotto la supervisione di un TRI(H) adeguatamente qualificato; e
    - iii) superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o un TRE, qualificato secondo la sottoparte K, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di un'abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.
  - 2) Affinché i privilegi di un TRI(H) possano essere estesi dall'equipaggio singolo all'equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicotteri, il titolare deve aver effettuato almeno 100 ore di volo in operazioni a equipaggio plurimo su questo tipo.
- d) In deroga ai paragrafi precedenti, i titolari di un certificato TRI ai quali è stata rilasciata un'abilitazione per tipo in conformità alla parte FCL.725, lettera e), hanno il diritto di ottenere l'estensione dei loro privilegi TRI al nuovo tipo di aeromobile.

**FCL.915.TRI TRI — Prerequisiti**

Il richiedente un certificato TRI deve:

- a) essere titolare di una licenza di pilotaggio CPL, MPL o ATPL sulla categoria di aeromobili applicabile;

b) per un certificato TRI(MPA):

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

c) per un certificato TRI(SpA):

- 1) aver completato, nei 12 mesi precedenti la data della richiesta, 30 tratte, inclusi decolli e atterraggi come pilota in comando sul tipo di velivolo applicabile, di cui 15 possono essere completate in un FFS che rappresenti quel tipo; e
- 2) i) aver completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli, incluse 30 ore come pilota in comando sul tipo di velivolo applicabile; o  
ii) essere o essere stato titolare di un certificato FI per velivoli plurimotore con privilegi IR(A);

d) per un TRI(H):

- 1) per un certificato TRI(H) per elicotteri monomotore a equipaggio singolo, aver completato 250 ore come pilota su elicotteri;
- 2) per un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo, aver completato 500 ore come pilota su elicotteri, incluse 100 ore come pilota in comando su elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo;
- 3) per un certificato TRI(H) per elicotteri ad equipaggio plurimo, aver completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, incluse:
  - i) 350 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo; o
  - ii) per richiedenti che sono già in possesso di un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore a equipaggio singolo, 100 ore come pilota di quel tipo in operazioni a equipaggio plurimo;
- 4) i titolari di un certificato FI(H) ottengono il massimo dei crediti relativi ai requisiti di cui ai punti 1) e 2) nel corrispondente elicottero a equipaggio singolo;

e) per TRI(PL):

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

#### **FCL.930.TRI TRI — Corso di addestramento**

a) Il corso di addestramento TRI deve includere almeno:

- 1) 25 ore di insegnamento e apprendimento;
- 2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze tecniche, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula e al simulatore;
- 3) 5 ore di istruzione di volo sull'aeromobile appropriato o un simulatore rappresentativo di tale aeromobile per aeromobili ad equipaggio singolo e 10 ore per aeromobili ad equipaggio plurimo o un simulatore rappresentativo di tale aeromobile.

b) I richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato di istruttore ottengono il massimo dei crediti in relazione al requisito di cui alla lettera a), punto 1.

c) Il richiedente un certificato TRI che possieda un certificato SFI per il tipo corrispondente ottiene il massimo dei crediti in relazione ai requisiti di questo paragrafo per il rilascio di un certificato TRI ristretto all'istruzione di volo nei simulatori.



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

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

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

**FCL.940.TRI TRI — Rinnovo e ripristino****a) Rinnovo.**

- 1) Velivoli. Ai fini del rinnovo di un certificato TRI(A), il richiedente deve, entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato, soddisfare uno dei tre requisiti seguenti:

- i) sottoporsi a una delle seguenti parti di un corso di addestramento completo per l'abilitazione per tipo: sessione di simulazione di volo di almeno 3 ore o un'esercitazione in volo di almeno 1 ora che comprenda un minimo di 2 decolli e atterraggi;
- ii) ricevere addestramento di aggiornamento per istruttori come un TRI presso un'ATO;
- iii) superare la valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.

- 2) Elicotteri e convertiplani. Ai fini del rinnovo di un certificato TRI (H) o TRI(PL), il richiedente deve, entro il periodo di validità del certificato TRI, soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:

- i) completare 50 ore di istruzione di volo su ciascuno dei tipi di aeromobile per i quali detiene privilegi di insegnamento o in un FSTD che rappresenti quei tipi, di cui almeno 15 devono essere effettuate entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza del certificato TRI.

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

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

**b) Ripristino.**

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

## SEZIONE 5

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

- a) I privilegi di un CRI consistono nel fornire istruzione per:
- 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo per velivoli non complessi e non ad alte prestazioni a equipaggio singolo, se il richiedente intende ottenere i privilegi per operare in situazioni a equipaggio singolo;
  - 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).
- 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.

**FCL.915.CRI CRI — Prerequisiti**

Il richiedente un certificato CRI deve aver completato almeno:

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

**FCL.930.CRI CRI — Corso di addestramento**

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

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

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

- b) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato CRI, il titolare deve soddisfare il requisito di cui alla lettera a), punto 3.
- c) Ripristino. Qualora il certificato CRI sia scaduto, il richiedente deve, entro 12 mesi prima del ripristino:
  - 1) sottoporsi a un addestramento di aggiornamento come CRI presso un'ATO;
  - 2) superare la valutazione della competenza specificata alla parte FCL.935.

#### SEZIONE 6

#### **Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione al volo strumentale — IRI**

##### **FCL.905.IRI IRI — Privilegi e condizioni**

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

##### **FCL.915.IRI IRI — Prerequisiti**

Il richiedente un certificato IRI deve:

- a) per un IRI(A):
  - 1) aver completato almeno 800 ore di volo in IFR, di cui almeno 400 su velivoli; e
  - 2) nel caso di richiedenti di un IRI(A) per velivoli plurimotore, soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.915.CRI, lettera a);
- b) per un IRI(H):
  - 1) aver completato almeno 500 ore di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR), di cui almeno 250 di volo strumentale su elicotteri; e
  - 2) nel caso di richiedenti di un IRI(H) per elicotteri a equipaggio plurimo, soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.905.FI, lettera g), punto 3.ii);
- c) per un IRI(As), aver completato almeno 300 ore di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR), di cui almeno 100 di volo strumentale su dirigibili.

##### **FCL.930.IRI IRI — Corso di addestramento**

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

- b) L'istruzione di volo deve essere fornita da un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera i).
- c) I richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato di istruttore ottengono i crediti massimi ai fini del requisito di cui alla lettera a), punto 1.

**FCL.940.IRI IRI — Rinnovo e ripristino**

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

## SEZIONE 7

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

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

- a) il rilascio, rinnovo e ripristino di una IR, sempre che sia o sia stato titolare di una IR nella corrispondente categoria di aeromobili e abbia completato un corso di addestramento IRI; e
- b) nel caso di SFI per velivoli a equipaggio singolo:
  - 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, se il richiedente intende acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio singolo.

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

- i) sia titolare di un certificato MCCI; o
  - ii) sia o sia stato titolare di un certificato TRI per velivoli a equipaggio plurimo; e
- 2) sempre che i privilegi di un SFI(SPA) siano stati estesi alle operazioni a equipaggio plurimo conformemente al punto 1):
    - i) MCC;
    - ii) il corso MPL nella fase di base;
- c) nel caso di SFI per velivoli a equipaggio plurimo:
    - 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per:
      - i) velivoli a equipaggio plurimo;
      - ii) velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo se il richiedente intende ottenere i privilegi per operare in operazioni a equipaggio plurimo;
    - 2) MCC;
    - 3) il corso MPL nelle fasi di base, intermedia e avanzata, sempre che, per la fase di base, sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A);
  - d) nel caso di SFI per elicotteri:
    - 1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
    - 2) addestramento MCC, qualora il TRI abbia i privilegi per fornire istruzione su elicotteri a equipaggio plurimo;

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

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

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

- a) completato in modo soddisfacente la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo; e

- b) effettuato, in un corso completo per l'abilitazione per tipo, almeno 3 ore di istruzione di volo in relazione ai compiti di uno SFI sul tipo applicabile sotto la supervisione e con il soddisfacimento di un TRE qualificato per questi fini.

**FCL.915.SFI SFI — Prerequisiti**

Il richiedente un certificato SFI deve:

- a) essere o essere stato titolare di una CPL, MPL o ATPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- b) aver completato i controlli di professionalità per il rilascio dell'abilitazione per tipo su aeromobile specifico in un FFS rappresentativo del tipo appropriato, entro i 12 mesi precedenti la richiesta; e
- c) inoltre, per un SFI(A) per velivoli a equipaggio plurimo o SFI(PL), avere:
- 1) almeno 1 500 ore di volo come pilota su velivoli a equipaggio plurimo o convertiplani, a seconda dei casi;
  - 2) completato, come pilota o osservatore, entro i 12 mesi precedenti la richiesta, almeno:
    - i) 3 tratte nella cabina di pilotaggio del tipo di aeromobile appropriato; o
    - ii) 2 sessioni al simulatore di addestramento al volo relative all'attività di linea condotte da equipaggio qualificato nella cabina di pilotaggio del tipo applicabile. Queste sessioni al simulatore devono includere 2 voli di almeno 2 ore ciascuno tra 2 aeroporti differenti e la relativa pianificazione pre-volo e de-briefing;
- d) inoltre, per un SFI(A) per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo:
- 1) aver completato almeno 500 ore di volo come pilota in comando su velivoli a equipaggio singolo;
  - 2) essere o essere stato titolare di un'abilitazione IR(A) su plurimotore; e
  - 3) soddisfare i requisiti di cui alla lettera c), punto 2;
- e) inoltre, per un SFI(H):
- 1) aver completato, come pilota o osservatore, almeno 1 ora di volo nella cabina di pilotaggio del tipo applicabile, entro i 12 mesi precedenti la data della richiesta; e
  - 2) nel caso di elicotteri a equipaggio plurimo, almeno 1 000 ore di esperienza di volo come pilota su elicotteri, comprendenti almeno 350 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo;
  - 3) nel caso di elicotteri plurimotore a equipaggio singolo, aver completato 500 ore come pilota su elicotteri, incluse 100 ore come pilota in comando su elicotteri plurimotore a equipaggio singolo;
  - 4) nel caso di elicotteri monomotore a equipaggio singolo, aver completato 250 ore come pilota su elicotteri.

**FCL.930.SFI SFI — Corso di addestramento**

- a) Il corso di addestramento per uno SFI deve includere:
- 1) il contenuto della parte FSTD del corso applicabile per l'abilitazione per tipo;
  - 2) il contenuto del corso di addestramento TRI.

- b) Il richiedente un certificato SFI che possiede un certificato TRI per il tipo corrispondente ottiene il massimo dei crediti in relazione ai requisiti del presente paragrafo.

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

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

SEZIONE 8

**Requisiti specifici per l'istruttore per la cooperazione in equipaggio plurimo — MCCI**

**FCL.905.MCCI MCCI — Privilegi e condizioni**

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

**FCL.910.MCCI MCCI — Privilegi ristretti**

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

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

**FCL.915.MCCI MCCI — Prerequisiti**

Il richiedente un certificato MCCI deve:

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

**FCL.930.MCCI MCCI – Corso di addestramento**

- a) Il corso di addestramento per un MCCI deve includere almeno:
- 1) 25 ore di istruzione all'insegnamento e apprendimento;
  - 2) addestramento tecnico relativo al tipo di FSTD che quale il richiedente desidera insegnare;
  - 3) 3 ore di istruzione pratica, che possono essere di istruzione di volo o istruzione MCC sul corrispondente FNPT II/III MCC, FTD 2/3 o FFS, sotto la supervisione di un TRI, SFI o MCCI designato per quel fine dall'ATO. Queste ore di istruzione di volo sotto supervisione devono includere la valutazione della competenza del richiedente come stabilito nella parte FCL.920.
- b) I richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato FI, TRI, CRI, IRI o SFI vengono accreditati in pieno ai fini del requisito di cui alla lettera a), punto 1.

**FCL.940.MCCI MCCI — Rinnovo e ripristino**

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

## SEZIONE 9

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

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

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

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

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

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

**FCL.915.STI STI — Prerequisiti**

Il richiedente un certificato STI deve:

- a) essere o essere stato titolare, entro i 3 anni precedenti la data della richiesta, di una licenza di pilotaggio e privilegi di istruttore appropriati ai corsi nei quali desidera insegnare;

- b) aver completato in un FNPT i corrispondenti controlli di professionalità per l'abilitazione per classe o per tipo, entro il periodo di 12 mesi precedenti la data della richiesta.

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

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

#### **FCL.930.STI STI — Corso di addestramento**

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

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

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

#### **FCL.940.STI Rinnovo e ripristino del certificato STI**

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

1) aver condotto almeno 3 ore di istruzione di volo in un FFS o FNPT II/III o BITD, come parte di un corso completo CPL, IR, PPL o corso per l'abilitazione per classe o per tipo; e

2) aver superato le sezioni applicabili dei controlli di professionalità in un FFS, FTD 2/3 o FNPT II/III nel quale l'istruzione di volo viene di solito condotta, conformemente all'appendice 9 di questa parte per la corrispondente classe o tipo di aeromobile.

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

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

1) ricevere addestramento di aggiornamento come un STI presso un'ATO;

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

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

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

### SEZIONE 10

#### **Istruttore per l'abilitazione al volo in montagna - MI**

##### **FCL.905.MI MI — privilegi e condizioni**

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

##### **FCL.915.MI MI — Prerequisiti**

Il richiedente di un certificato MI deve:

- a) essere titolare di un certificato FI, CRI o TRI, con privilegi per velivoli a equipaggio singolo;

- b) essere titolare di un'abilitazione per il volo in montagna.



**FCL.930.MI MI — Corso di addestramento**

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

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

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

**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

- 2) l'addestramento di aggiornamento deve basarsi sulla parte dell'istruzione pratica di volo del corso di addestramento FTI, conformemente alla parte FCL.930.FTI, lettera a), punto 3), e includere almeno 1 volo di istruzione sotto la supervisione di un FTI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FTI, lettera b).
- b) Ripristino. Qualora il certificato FTI sia scaduto, il richiedente deve sottoporsi a un addestramento di aggiornamento come FTI presso un'ATO. Il corso di aggiornamento deve soddisfare quantomeno i requisiti di cui alla parte FCL.930.FTI, lettera a), punto 3.

#### SOTTOPARTE K

#### ESAMINATORI

#### SEZIONE 1

#### Requisiti comuni

#### FCL.1000 Certificati di esaminatore

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

#### FCL.1005 Limitazione dei privilegi in caso di interessi propri

Gli esaminatori non devono condurre:

- a) test di abilitazione o valutazioni della competenza dei richiedenti il rilascio di una licenza, abilitazione o certificato:
- 1) ai quali hanno fornito l'istruzione di volo richiesta per la licenza, l'abilitazione o il certificato per il quale viene svolto il test di abilitazione o la valutazione della competenza; o

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

**FCL.1010 Prerequisiti per gli esaminatori**

I richiedenti di un certificato di esaminatore devono dimostrare:

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

**FCL.1015 Standardizzazione per gli esaminatori**

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

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

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

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

- a) Validità. Un certificato di esaminatore ha validità di 3 anni.
- b) Rinnovo. Un certificato di esaminatore viene rinnovato quando il titolare ha, durante il periodo di validità del certificato:
  - 1) condotto ogni anno almeno 2 test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze;
  - 2) frequentato, durante l'ultimo anno di validità, un seminario di aggiornamento per esaminatori impartito dall'autorità competente o da un'ATO e approvato dall'autorità competente;

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

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

- a) Nel condurre i test di abilitazione, controlli di professionalità e valutazioni delle competenze, gli esaminatori devono:
- 1) garantire di essere in grado di comunicare con il richiedente senza barriere linguistiche;
  - 2) verificare che il richiedente soddisfi tutti i requisiti di questa parte in merito alla qualifica, addestramento ed esperienza per il rilascio, rinnovo o ripristino della licenza, abilitazione o certificato per il quale vengono effettuati i test di abilitazione, i controlli di professionalità o valutazione delle competenze;
  - 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 soddisfino i requisiti applicabili contenuti in questa parte;
    - ii) una conferma che tutte le manovre ed esercitazioni richieste sono state completate e, se del caso, informazioni sui risultati dell'esame teorico orale. Nel caso del non superamento di una parte, l'esaminatore ne registra le motivazioni;
    - iii) il risultato del test, dei controlli o della valutazione della competenza.
- 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.
- b) FE(H). I privilegi di un FE per elicotteri consistono nel condurre:
- 1) test di abilitazione per il rilascio della PPL(H) e test di abilitazione e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su elicotteri monomotore a equipaggio singolo registrate in una PPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
  - 2) test di abilitazione per il rilascio della CPL(H) e test di abilitazione e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su elicotteri monomotore a equipaggio singolo registrate in una CPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato 2 000 ore di volo come pilota su elicotteri, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
  - 3) test di abilitazione e controlli di professionalità per abilitazioni per tipo su elicotteri plurimotore a equipaggio singolo registrate in una PPL(H) o una CPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato i requisiti di cui ai punti 1) o 2), ove applicabile, e sia titolare di una CPL(H) o una ATPL(H) e, ove applicabile, una IR(H);
  - 4) test di abilitazione e controlli di professionalità per la LAPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su elicotteri, comprendenti almeno 150 ore di istruzione di volo.
- c) FE(As). I privilegi di un FE per dirigibili consistono nel condurre test di abilitazione per il rilascio della PPL(As) e CPL(As) e i test di abilitazione e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su dirigibili, sempre che l'esaminatore abbia completato 500 ore di volo come pilota su dirigibili, comprese 100 ore di istruzione di volo.
- d) FE(S). I privilegi di un FE per alianti consistono nel condurre:
- 1) test di abilitazione e controlli di professionalità per la SPL e la LAPL(S), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 150 ore o 300 lanci di istruzione di volo;
  - 2) controlli di professionalità per l'estensione dei privilegi SPL a voli commerciali, sempre che l'esaminatore abbia completato 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 90 ore di istruzione di volo;
  - 3) test di abilitazione per l'estensione dei privilegi SPL o LAPL(S) a TMG, sempre che l'esaminatore abbia completato 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 50 ore di istruzione di volo su TMG.

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

**FCL.1010.FE FE — Prerequisiti**

Il richiedente di un certificato FE deve essere titolare di:

un certificato FI nella corrispondente categoria di aeromobili.

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

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

**FCL.1010.TRE TRE — Prerequisiti**

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

- b) TRE(H). I richiedenti di un certificato TRE h) per elicotteri devono:
- 1) essere titolare di un certificato TRI(H) o, nel caso di elicotteri monomotore a equipaggio singolo, un certificato FI(H) valido per il tipo corrispondente;
  - 2) ai fini del rilascio iniziale di un certificato TRE, aver completato 50 ore di istruzione di volo come un TRI, FI o SFI nel tipo corrispondente o un FSTD che rappresenti tale tipo;
  - 3) nel caso di elicotteri a equipaggio plurimo, essere titolare di una CPL(H) o una ATPL(H) e aver completato 1 500 ore di volo come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo, di cui almeno 500 devono essere effettuate come pilota in comando;
  - 4) nel caso di elicotteri plurimotore a equipaggio singolo:
    - i) aver completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, di cui almeno 500 come pilota in comando;
    - ii) essere titolare di una CPL(H) o una ATPL(H) e, ove applicabile, di una valida abilitazione IR(H);
  - 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;
    - ii) essere titolare di una licenza di pilota di elicottero professionale;
  - 6) prima che i privilegi di un TRE(H) vengano estesi dai privilegi su plurimotore a equipaggio singolo ai privilegi su plurimotore a equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicotteri, il titolare deve aver effettuato almeno 100 ore in operazioni a equipaggio plurimo su questo tipo;
  - 7) nel caso di richiedenti che richiedono per la prima volta il certificato TRE su plurimotore a equipaggio plurimo, il requisito delle 1 500 ore di esperienza di volo su elicotteri a equipaggio plurimo di cui alla lettera b), punto 3, può essere considerato soddisfatto qualora abbiano completato le 500 ore di volo come pilota in comando su un elicottero a equipaggio plurimo dello stesso tipo.

#### SEZIONE 4

##### *Requisiti specifici per gli esaminatori di abilitazione per classe — CRE*

##### **FCL.1005.CRE CRE — Privilegi**

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

- a) test di abilitazione per il rilascio delle abilitazioni per classe o per tipo;
- b) controlli di professionalità per:
  - 1) il rinnovo o ripristino delle abilitazioni per classe e per tipo;
  - 2) il rinnovo e ripristino delle abilitazioni IR, sempre che un CRE soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.1010.IRE, lettera a).

##### **FCL.1010.CRE CRE — Prerequisiti**

I richiedenti un certificato CRE devono:

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

## SEZIONE 5

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

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

**FCL.1010.IRE IRE — Prerequisiti**

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

## SEZIONE 6

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

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



**FCL.1010.SFE SFE — Prerequisiti**

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

## SEZIONE 7

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

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

**FCL.1010.FIE FIE — Prerequisiti**

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

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

## Appendice 1

**Accreditamento della conoscenza teorica****A. ACCREDITAMENTO DELLA CONOSCENZA TEORICA AI FINI DEL RILASCIO DI UNA LICENZA DI PILOTA IN UN'ALTRA CATEGORIA DI AEROMOBILI — ISTRUZIONE INTEGRATIVA E REQUISITI D'ESAME****1. LAPL, PPL, BPL e SPL**

- 1.1. Ai fini del rilascio di una LAPL, il titolare di una LAPL in un'altra categoria di aeromobili ottiene il massimo dei crediti in relazione alla conoscenza teorica nelle materie comuni stabilite nella parte FCL.120, lettera a).
- 1.2. Fatto salvo il punto precedente, ai fini del rilascio di una LAPL, PPL, BPL o SPL, il titolare di una licenza in un'altra categoria di aeromobili deve frequentare un corso di teoria e superare gli esami teorici al livello appropriato nelle seguenti materie:
  - principi del volo,
  - procedure operative,
  - prestazioni in volo e pianificazione del volo,
  - conoscenza generale dell'aeromobile, navigazione.
- 1.3. Ai fini del rilascio di una PPL, BPL o SPL, il titolare di una LAPL nella stessa categoria di aeromobili ottiene il massimo dei crediti in relazione all'istruzione teorica e ai requisiti d'esame.

**2. CPL**

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

**3. ATPL**

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

- 3.2. Il richiedente deve superare gli esami teorici, così come definito in questa parte, nelle corrispondenti categorie di aeromobili per le materie seguenti:
- 021 — conoscenza generale dell'aeromobile: cellula e sistemi, impianto elettrico, impianto motopropulsori, equipaggiamenti di emergenza,
  - 022 — conoscenza generale dell'aeromobile: strumentazione,
  - 032 — prestazioni,
  - 070 — procedure operative, e
  - 080 — principi del volo.
- 3.3. Il richiedente una ATPL(A) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(A) ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nella materia comunicazioni VFR.
- 3.4. Il richiedente una ATPL(H) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(H) ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:
- regolamentazione aeronautica,
  - principi del volo (elicotteri),
  - comunicazioni VFR.
- 3.5. Il richiedente una ATPL(A) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una IR(A) ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nella materia comunicazioni IFR.
- 3.6. Il richiedente una ATPL(H) con una IR(H) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una CPL(H) ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:
- principi del volo (elicotteri),
  - comunicazioni VFR.
- 4. IR**
- 4.1. Il richiedente una IR che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una CPL nella stessa categoria di aeromobili ottiene crediti relativi ai requisiti teorici nelle seguenti materie:
- prestazioni umane,
  - meteorologia.
- 4.2. Il richiedente una IR(H) che abbia superato i corrispondenti esami teorici per una ATPL(H) VFR deve superare gli esami nelle seguenti materie:
- regolamentazione aeronautica,
  - pianificazione del volo e monitoraggio del volo,
  - radionavigazione,
  - comunicazioni IFR.
-

**Classificazione delle competenze linguistiche – Livello esperto, livello elevato e livello operativo**

Livello	Pronuncia	Struttura	Vocabolario	Fluenza	Comprensione	Interazioni
<b>Esperto (Livello 6)</b>	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione, per quanto risentano dell'influsso della prima lingua o di varianti regionali, non incidono quasi mai sulla facilità di comprensione.	Costante buona padronanza delle strutture grammaticali e frasali sia di base che complesse.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono sufficienti per comunicare con efficacia su un gran numero di argomenti noti e non noti. Il vocabolario è idiomatico, vario e adeguato al registro.	Capacità di parlare a lungo con naturalezza e senza fatica. Capacità di variare il discorso per ottenere effetti stilistici, per esempio per insistere su un punto determinato  Capacità di utilizzare spontaneamente e correttamente i marcatori e i connettivi del discorso.	Buona capacità di comprensione in quasi tutti i contesti, compresa la comprensione di sottigliezze linguistiche e culturali.	Capacità di interagire con facilità in quasi tutte le situazioni. Reagisce ai segnali verbali e non verbali e vi risponde adeguatamente.
<b>Avanzato (Livello 5)</b>	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione, per quanto risentano dell'influsso della prima lingua o di varianti regionali, raramente incidono sulla facilità di comprensione.	Costante buona padronanza delle strutture grammaticali e frasali di base. Tenta di comporre strutture complesse, tuttavia con errori che talvolta incidono sul senso.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono sufficienti per comunicare efficacemente su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa. Capacità di parafrasare costantemente e con successo. Il vocabolario è talvolta idiomatico.	Capacità di parlare a lungo con relativa facilità su argomenti noti, ma non di variare il flusso del discorso come strumento stilistico. Capacità di utilizzare adeguatamente i marcatori o i connettivi del discorso.	La comprensione è precisa su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa e quasi sempre precisa quando il locutore si trova dinanzi ad una difficoltà linguistica, una situazione complessa o a un evento inaspettato.  Capacità di comprendere una serie di varianti di parlate (inflessione dialettale e/o accento) o di registri.	Le risposte sono immediate, appropriate e informative. Gestisce con efficacia il rapporto locutore-ascoltatore.
<b>Operativo (Livello 4)</b>	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione sono influenzati dalla prima lingua o da varietà regionali, ma solo qualche volta incidono sulla facilità di comprensione.	Le strutture grammaticali e frasali di base sono usate in modo creativo e sono generalmente ben controllate. Possono intervenire errori, specialmente in circostanze anomale o inaspettate, ma raramente incidono sul senso.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono sufficienti per comunicare efficacemente su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa.  Può spesso parafrasare con successo quando fa difetto il vocabolario, particolarmente in circostanze anomale o inaspettate.	Capacità di produrre enunciati ad un ritmo adeguato.  Può verificarsi occasionalmente una perdita di fluidità di espressione passando da formule apprese all'interazione spontanea, senza che ciò impedisca una comunicazione efficace. Capacità di fare un uso limitato di marcatori e connettivi del discorso. I riempitivi non distraggono l'attenzione.	Buona comprensione della maggior parte degli argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa, quando l'accento o la variante utilizzata è sufficientemente intelligibile per una comunità internazionale di utenti.  Dinanzi ad una difficoltà linguistica, una situazione complessa o a un evento inaspettato la comprensione può essere più lenta o richiedere strategie di chiarimento.	Le risposte sono in genere immediate, adeguate e informative.  Inizia e mantiene la conversazione anche in situazioni inaspettate. Reagisce adeguatamente a eventuali malintesi tramite verifiche, conferme e chiarimenti.

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

## Appendice 3

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

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

**A. Corso integrato ATP — Velivoli**

## GENERALITÀ

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

## CONOSCENZE TEORICHE

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

## ESAME TEORICO

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

## ADDESTRAMENTO IN VOLO

9. L'addestramento in volo, con l'esclusione dell'addestramento per l'abilitazione per tipo, deve includere un totale di almeno 195 ore di volo, al fine di comprendere tutti i test di valutazione dei progressi, di cui un massimo di 55 per l'intero corso possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 195 ore il richiedente deve completare almeno:
  - a) 95 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 55 possono essere di tempo strumentale su simulatore;
  - b) 70 ore come pilota in comando, compreso il tempo di volo in VFR e il tempo di volo strumentale effettuato come allievo pilota in comando (SPIC). Il tempo di volo strumentale come allievo pilota in comando viene considerato come tempo di volo effettuato come pilota in comando soltanto fino a un massimo di 20 ore;
  - c) 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
  - d) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista; e

- e) 115 ore di tempo strumentale comprendenti almeno:
- 1) 20 ore come allievo pilota in comando;
  - 2) 15 ore come MCC, per le quali può essere utilizzato un FFS o un FNPT II;
  - 3) 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui un massimo di:
    - i) 25 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I; o
    - ii) 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT II, FTD 2 o un FFS, di cui fino a un massimo di 10 ore possono essere effettuate in un FNPT I.
- Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD) non vengono accreditate.
- f) 5 ore devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno 4 persone con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

#### TEST DI ABILITAZIONE

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

#### B. Corso modulare ATP — Velivoli

1. I richiedenti una ATPL(A) che completano l'istruzione teorica in un corso modulare devono:
- a) essere almeno titolari di una PPL(A) rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago; e  
completare almeno le seguenti ore di istruzione teorica:
    - 1) per i richiedenti titolari di una PPL(A): 650 ore;
    - 2) per i richiedenti titolari di una CPL(A): 400 ore;
    - 3) per i richiedenti titolari di un'IR(A): 500 ore;
    - 4) per i richiedenti titolari di una CPL(A) e un'abilitazione IR(A): 250 ore.

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;
- b) 70 ore come pilota in comando, compreso il tempo di volo in VFR e il tempo di volo strumentale che può essere effettuato come allievo pilota in comando (SPIC). Il tempo di volo strumentale come allievo pilota in comando viene considerato come tempo di volo effettuato come pilota in comando soltanto fino a un massimale di 20 ore;
- c) 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- d) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista; e
- e) 100 ore di tempo strumentale comprendenti almeno:
  - 1) 20 ore come allievo pilota in comando; e
  - 2) 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui un massimo di:
    - i) 25 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I; o
    - ii) 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT II, FTD 2 o un FFS, di cui un massimo di 10 possono essere effettuate in un FNPT I.

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

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

#### TEST DI ABILITAZIONE

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

### D. Corso integrato CPL — Velivoli

#### GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato CPL(A) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(A).
2. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato CPL(A) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Il richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come allievo ab initio o come titolare di una PPL(A) o di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 della convenzione di Chicago. Al partecipante titolare di una PPL(A) o di una PPL(H) è accreditato il 50 % delle ore di volo effettuate prima del corso, fino a un massimo di 40 ore di esperienza di volo o 45 ore se è in possesso di un'abilitazione al volo notturno su velivoli, di cui fino a un massimo di 20 possono essere accreditate ai fini del requisito del tempo di volo di istruzione a doppio comando.



4. Il corso deve includere:
- istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(A); e
  - 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.

#### 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:
- 80 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore;
  - 70 ore come pilota in comando;
  - 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;
  - 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;
  - 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, FTD 2, FNPT II o FFS. Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD) non vengono accreditate;
  - 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

- 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).
- 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.
- Prima di iniziare l'addestramento di volo il richiedente deve:
  - aver completato 150 ore di volo;
  - 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.
- Il richiedente che desidera frequentare un corso modulare CPL(A) deve completare tutte le fasi dell'addestramento di volo in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. Il corso di istruzione teorica può essere frequentato presso un'ATO che conduca soltanto corsi d'istruzione teorica.

5. Il corso deve includere:

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

#### CONOSCENZE TEORICHE

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

#### ESAME TEORICO

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

#### ADDESTRAMENTO IN VOLO

- 8. Ai richiedenti non titolari di una IR vengono fornite almeno 25 ore di istruzione di volo a doppio comando, incluse 10 ore di istruzione strumentale di cui un massimo di 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un BITD, un FNPT I o II, un FTD 2 o un FFS.
- 9. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(A) vengono accreditati in pieno ai fini del tempo di istruzione strumentale a doppio comando. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(H) ricevono un credito massimo di 5 ore del tempo di istruzione strumentale a doppio comando, nel qual caso almeno 5 ore di istruzione strumentale a doppio comando devono essere effettuate in un velivolo. Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto.
- 10. a) Ai richiedenti titolari di una valida abilitazione IR devono essere fornite almeno 15 ore di istruzione di volo a vista a doppio comando.  
b) Ai richiedenti non titolari di un'abilitazione al volo notturno su velivoli devono essere fornite almeno 5 ore di istruzione al volo notturno, di cui almeno 3 ore di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista.
- 11. Almeno 5 ore dell'istruzione di volo devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno 4 persone, con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

#### ESPERIENZA

12. I richiedenti una CPL(A) devono aver completato almeno 200 ore di volo, comprendenti almeno:
- a) 100 ore come pilota in comando, di cui 20 di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
  - b) cinque ore di volo notturno, di cui almeno tre ore di addestramento a doppio comando, di cui almeno un'ora di navigazione e cinque decolli come solista e cinque atterraggi completi come solista; e
  - c) 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I o II o in un FFS. Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD) non vengono accreditate;
  - d) 6 ore di volo devono essere effettuate in un velivolo plurimotore;
  - 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 qui sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su elicotteri.
4. Il corso deve includere:
  - a) istruzione teorica al livello richiesto per l'ATPL(H) e per l'IR;
  - b) addestramento al volo a vista e strumentale; e
  - c) addestramento in MCC per elicotteri ad equipaggio plurimo.
5. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso ATP(H)/IR può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori e un'abilitazione IR sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

## CONOSCENZE TEORICHE

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

## ESAME TEORICO

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

## ADDESTRAMENTO IN VOLO

9. L'addestramento in volo deve includere almeno 195 ore in totale, per includere tutti i test per valutare il progresso. Di queste 195 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:
  - a) 140 ore di istruzione a doppio comando, comprendenti:
    - 1) 75 ore di istruzione a vista, che possono includere:
      - i) 30 ore in un FFS per elicotteri di livello C o D; o
      - ii) 25 ore in un FTD 2 o 3; o
      - iii) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri; o
      - iv) 20 ore in un velivolo o TMG;
    - 2) 50 ore di istruzione strumentale, che possono includere:
      - i) fino a 20 ore in un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3, o un FNPT II/III; o
      - ii) 10 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo;

- 3) 15 ore come MCC, per le quali può essere utilizzato un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3 (MCC) per elicotteri o un FNPT II/III (MCC).

Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS per elicotteri utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III per elicotteri;

- b) 55 ore come pilota in comando, di cui 40 possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;
- c) 50 ore di volo di navigazione, comprese almeno 10 di navigazione come allievo pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- d) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 ore di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo e un atterraggio;
- e) 50 ore di tempo strumentale a doppio comando comprendenti:
- i) 10 ore di istruzione strumentale di base; e
  - ii) 40 ore di addestramento per l'abilitazione IR, di cui almeno 10 devono essere effettuate su elicotteri plurimotore certificati per il volo in IFR.

#### 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.

## 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.

**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.
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;
- f) 50 ore di tempo strumentale a doppio comando comprendenti:
  - i) 10 ore di istruzione strumentale di base; e
  - ii) 40 ore di addestramento per l'abilitazione IR, di cui almeno 10 devono essere effettuate su elicotteri plurimotore certificati per il volo in IFR.

#### TEST DI ABILITAZIONE

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

### J. Corso integrato CPL — Elicotteri

#### GENERALITÀ

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

#### CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico approvato CPL(H) deve includere almeno 350 ore d'istruzione o 200 ore qualora il richiedente sia il titolare di una PPL.

#### ESAME TEORICO

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

#### ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve includere un totale di almeno 135 ore di volo, per includere tutti i test per valutare il progresso, di cui un massimo di 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 135 il richiedente deve completare almeno:
  - a) 85 ore di istruzione a doppio comando, comprendenti:
    - i) fino a 75 ore possono essere di istruzione a vista e possono includere:
      - 1) 30 ore su un FFS per elicotteri di livello C o D; o

- 2) 25 ore in un FTD 2 o 3 per elicotteri; o
  - 3) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri; o
  - 4) 20 ore in un velivolo o TMG.
- ii) fino a 10 ore possono essere di istruzione strumentale e possono includere 5 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo.
- Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III;
- b) 50 ore come pilota in comando, di cui 35 possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;
  - c) 10 ore di volo di navigazione a doppio comando;
  - d) 10 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
  - e) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio;
  - f) 10 ore di istruzione strumentale a doppio comando, di cui almeno 5 in un elicottero.

#### TEST DI ABILITAZIONE

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(H).

### K. Corso modulare CPL — Elicotteri

#### GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso modulare CPL(H) consiste nell'addestrare i titolari della PPL(H) al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(H).
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:
  - a) aver completato 155 ore di volo come pilota su elicotteri, di cui almeno 50 ore come pilota in comando, di cui 10 devono essere di navigazione;
  - 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.
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.

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.

#### 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 desideri 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:
- 10 ore, di cui fino a un massimo di 5 ore possono essere di istruzione a doppio comando; o
  - 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:

- istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(As); e
- 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:

- 30 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore;
- 20 ore come pilota in comando;
- 5 ore di volo di navigazione a doppio comando;
- 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;
- 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;
- 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

- 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).
- Prima di iniziare un corso modulare CPL(As) il richiedente deve:
  - essere titolare di una PPL(As) rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago;
  - 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.
- 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.

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.
3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
  - a) manovrare il velivolo nell'ambito delle sue limitazioni;
  - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
  - c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
  - d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e
  - e) mantenere il controllo del velivolo in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

## TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

4. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e delle caratteristiche di manovra e prestazioni del velivolo utilizzato.

## Altezza

volo normale	± 100 piedi
con avaria motore simulata	± 150 piedi

Intercettazione di un radioaiuto ± 5°

## Prua

volo normale	± 10°
con avaria motore simulata	± 15°

## Velocità

decollo ed avvicinamento	± 5 nodi
in altre situazioni di volo	± 10 nodi

## CONTENUTI DEL TEST

5. Le voci della sezione 2, lettera c) e lettera e), punto iv), e tutte le voci delle sezioni 5 e 6 possono essere eseguite su un FNPT II o su un FFS.

L'uso delle liste di controllo del velivolo, l'abilità di pilotaggio, il controllo del velivolo utilizzando riferimenti visivi esterni, le procedure di antighiacciamento/sghiacciamento e i principi della gestione della minaccia e dell'errore sono applicati in tutte le sezioni.

## SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA

a	Operazioni pre-volo, incluso: pianificazione del volo, documentazione, determinazione della massa e centraggio, analisi delle condizioni meteorologiche e dei NOTAM
b	Controllo del velivolo e delle condizioni di manutenzione
c	Rullaggio e decollo
d	Considerazioni sulle prestazioni e trim
e	Procedure operative dell'aeroporto e circuiti di traffico
f	Procedure di partenza, regolazione dell'altimetro, prevenzione delle collisioni (sorveglianza dello spazio aereo circostante)
g	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

## SEZIONE 2 — MANOVRE BASICHE DI VOLO

a	Controllo del velivolo mediante riferimenti visivi esterni, compresi volo rettilineo orizzontale, salita, discesa, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Volo a velocità critiche basse, compreso il riconoscimento e l'uscita dallo stallo incipiente e completo
c	Virate, comprese virate in configurazione di atterraggio. Virate strette a 45°
d	Volo a velocità critiche alte, compreso il riconoscimento e l'uscita dalla spirale
e	Volo con riferimento alle sole indicazioni strumentali, incluso: i) volo livellato, configurazione di crociera, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria ii) virate in salita e discesa con 10°– 30° di inclinazione laterale iii) uscita da assetti inusuali iv) volo con cruscotto ridotto
f	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 3 — PROCEDURE IN ROTTA	
a	Controllo del velivolo mediante riferimenti visivi esterni, incluse configurazione di crociera/distanza/considerazioni sull'autonomia
b	Orientamento, lettura della carta
c	Altitudine, velocità, controllo della prua, sorveglianza dello spazio aereo circostante
d	Regolazione dell'altimetro. Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
e	Sorveglianza dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, individuazione degli errori di rotta e recupero della rotta
f	Osservazione delle condizioni meteo, individuazione delle tendenze, pianificazione del dirottamento
g	Percorso, individuazione della posizione (NDB o VOR), individuazione degli aiuti alla navigazione (volo strumentale). Applicazione del piano di dirottamento all'aeroporto alternato (volo a vista)
SEZIONE 4 — PROCEDURE DI AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO	
a	Procedure d'arrivo, regolazione dell'altimetro, controlli, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
c	Riattaccata da bassa altezza
d	Atterraggio normale, atterraggio con vento al traverso (se le condizioni lo consentono)
e	Atterraggio su campo corto
f	Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo (solo monomotore)
g	Atterraggio con flap retratto
h	Operazioni post-volo
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.

#### 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
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.
<b>SEZIONE 4 — MANOVRE E PROCEDURE DI VOLO CON USO ESCLUSIVO DEGLI STRUMENTI</b>	
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)</b>	
<i>Nota 1:</i> 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.	
<i>Nota 2:</i> 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.

## 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
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
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

## 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.
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 MS e ai requisiti per le operazioni di volo applicabili o che abbia un accordo specifico con un operatore del genere. La licenza viene ristretta a quell'operatore specifico fino al completamento del corso di conversione per l'operatore di linea.
3. Il richiedente che desideri frequentare un corso integrato MPL deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. L'addestramento deve essere basato sulla competenza e condotto in un ambiente operativo ad equipaggio plurimo.
4. Verranno ammessi al corso soltanto i richiedenti ab initio.
5. Il corso deve includere:
  - a) istruzione teorica al livello richiesto per la ATPL(A);
  - b) addestramento al volo a vista e strumentale;
  - c) addestramento in MCC per velivoli ad equipaggio plurimo; e
  - d) addestramento all'abilitazione per tipo.
6. Il richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso MPL può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori e un'abilitazione IR sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

## CONOSCENZE TEORICHE

7. Un corso teorico approvato per MPL comprende almeno 750 ore di istruzione per il livello di conoscenza della ATPL(A), così come le ore richieste per l'istruzione teorica per la corrispondente abilitazione per tipo, in conformità alla sottoparte H.

## ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve comprendere almeno 240 ore in totale, composte da ore come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF), in voli reali e simulati. L'addestramento deve includere le seguenti 4 fasi dell'addestramento:
  - a) Fase 1 — Addestramento primario per l'abilità di pilotaggio  
Addestramento di base specifico in un velivolo ad equipaggio singolo.
  - b) Fase 2 — di base  
Introduzione alle operazioni ad equipaggio plurimo e al volo strumentale.
  - c) Fase 3 — Intermedio  
Applicazione delle operazioni ad equipaggio plurimo ad un velivolo plurimotore a turbina certificato come velivolo ad alte prestazioni conformemente alla parte 21.
  - d) Fase 4 — Avanzato  
L'addestramento all'abilitazione per tipo in un ambiente orientato al volo di linea.

L'esperienza di volo in un volo reale deve comprendere tutti i requisiti in materia di esperienza della sottoparte H, addestramento alle manovre di recupero da assetti inusuali, volo notturno, volo con esclusivo riferimento agli strumenti e l'esperienza richiesta per ottenere la corrispondente abilità di pilotaggio.

I requisiti MCC devono essere incorporati nelle corrispondenti fasi di cui sopra.

L'addestramento al volo asimmetrico deve essere svolto in un velivolo o in un FFS.

9. Ciascuna fase dell'addestramento nel programma del corso di istruzione di volo deve includere sia l'istruzione teorica che l'addestramento pratico.
10. Il corso di addestramento deve includere un processo continuo di valutazione del programma di addestramento e una continua valutazione degli studenti che seguono il programma. La valutazione deve assicurare che:
  - a) le competenze e la relativa valutazione siano appropriate ai compiti di un copilota di un velivolo ad equipaggio plurimo; e
  - b) lo studente acquisisca le necessarie competenze in modo progressivo e soddisfacente.
11. Il corso di addestramento deve includere almeno 12 decolli ed atterraggi per assicurare la competenza. Questi decolli ed atterraggi devono essere effettuati sotto la supervisione di un istruttore in un velivolo per il quale l'abilitazione per tipo deve essere rilasciata.

#### LIVELLO DI VALUTAZIONE

12. Il richiedente una licenza MPL deve eseguire con successo tutte e 9 le unità di competenza specificate al punto 13 seguente, al livello avanzato di competenza richiesto per operare ed interagire come copilota in un velivolo a turbina ad equipaggio plurimo, in condizioni di volo a vista e strumentale. La valutazione deve confermare che il controllo del velivolo o della situazione vengano sempre mantenuti al fine di assicurare che una procedura o manovra sia eseguita con successo. Il richiedente deve dimostrare costantemente la conoscenza, l'abilità e l'attitudine richiesta per la condotta in sicurezza del corrispondente tipo di velivolo, in conformità ai criteri di prestazione della licenza MPL.

#### UNITÀ DI COMPETENZA

13. Il richiedente deve dimostrare di possedere la competenza nelle seguenti 9 unità di competenza:
  - 1) applicare i principi delle prestazioni umane, inclusi i principi della gestione della minaccia e dell'errore;
  - 2) eseguire le operazioni di terra sul velivolo;
  - 3) eseguire il decollo;
  - 4) eseguire la salita;
  - 5) eseguire la crociera;
  - 6) eseguire la discesa;
  - 7) eseguire l'avvicinamento;
  - 8) eseguire l'atterraggio; e
  - 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.

---

## 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).

2. Il richiedente un corso modulare IR(A) deve essere titolare di una licenza PPL(A) o una CPL(A), compresi i privilegi per il volo notturno. Il richiedente un modulo volo strumentale procedurale che non possieda una licenza CPL(A) deve essere titolare di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base.

L'ATO deve assicurare che il richiedente un corso per l'abilitazione IR(A) su plurimotore che non ha posseduto l'abilitazione per classe o per tipo su velivolo plurimotore abbia frequentato l'addestramento su plurimotore specificato nel sottoparte H prima di cominciare l'addestramento di volo per il corso IR(A).

3. Il richiedente che desideri frequentare il modulo volo strumentale procedurale di un corso modulare IR(A) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo approvato. Prima di iniziare il modulo volo strumentale procedurale, l'ATO deve assicurare la competenza del richiedente in materia di abilità al volo strumentale di base. L'addestramento di aggiornamento deve essere fornito come richiesto.
4. Il corso di istruzione teorica deve essere completato in un periodo di 18 mesi. Il modulo volo strumentale procedurale e il test di abilitazione devono essere completati entro il periodo di validità del superamento degli esami teorici.
5. Il corso deve includere:

- a) istruzione teorica al livello richiesto per l'IR;

- b) istruzione di volo strumentale.

## CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso modulare approvato IR(A) deve includere almeno 150 ore di istruzione teorica.

## ADDESTRAMENTO IN VOLO

7. Un corso per l'abilitazione IR(A) su monomotore deve includere almeno 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 20 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 35 in un FFS o FNPT II. Un massimo di 10 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I.
8. Un corso per l'abilitazione IR(A) su plurimotore deve includere almeno 55 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 25 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 40 ore in un FFS o FNPT II. Un massimo di 10 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I. La rimanente parte dell'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 15 ore in velivoli plurimotore.
9. Il titolare di un'abilitazione IR(A) che possiede anche un'abilitazione per classe o per tipo su plurimotore e che desidera ottenere un'abilitazione IR(A) su plurimotore per la prima volta, deve completare un corso presso un'ATO comprendente almeno 5 ore di istruzione di volo strumentale in velivoli plurimotore, di cui 3 ore possono essere effettuate in un FFS o FNPT II.



- 10.1. L'ammontare totale dell'addestramento richiesto ai punti 7 e 8 di cui sopra può essere ridotto di 10 ore per il titolare di una CPL(A) o di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base.
- 10.2. L'ammontare totale dell'addestramento richiesto ai punti 7 e 8 di cui sopra può essere ridotto di 10 ore per il titolare di un'abilitazione IR(H).
- 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:
    - 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).

**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.
2. Il richiedente un corso modulare IR(H) deve essere titolare di una licenza PPL(H) con l'abilitazione al volo notturno, o una CPL(H) o una 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 debba essere eseguito in condizioni di equipaggio plurimo.
3. Il richiedente che desideri frequentare un corso modulare IR(H) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo approvato.
4. Il corso di istruzione teorica deve essere completato in un periodo di 18 mesi. L'istruzione di volo e il test di abilitazione devono essere completati entro il periodo di validità del superamento degli esami teorici.
5. Il corso deve includere:
  - a) istruzione teorica al livello richiesto per l'IR;
  - b) istruzione di volo strumentale.

**CONOSCENZE TEORICHE**

6. Un corso modulare approvato IR(H) deve includere almeno 150 ore di istruzione.

**ADDESTRAMENTO IN VOLO**

7. Un corso IR(H) su monomotore deve includere almeno 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui:
  - a) fino a 20 possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I h) o a). Queste 20 ore di istruzione in un FNPT I h) o a) possono essere sostituite da 20 ore di istruzione per IR(H) in un velivolo che sia approvato ai fini di questo corso; o
  - b) fino a 35 possono essere tempo strumentale su simulatore in un FTD 2/3 per elicotteri, un FNPT II/III o un FFS.L'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 10 ore su elicotteri certificati per il volo in IFR.
8. Un corso IR(H) su plurimotore deve includere almeno 55 ore di istruzione di volo strumentale, di cui:
  - a) fino a 20 possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I h) o a). Queste 20 ore di istruzione in un FNPT I h) o a) possono essere sostituite da 20 ore di istruzione per IR(H) in un velivolo che sia approvato ai fini di questo corso; o
  - b) fino a 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FTD 2/3 per elicotteri, un FNPT II/III o un FFS.

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

- 9.1. Il numero delle ore di istruzione teorica per i titolari di una licenza ATPL(H) viene ridotto di 50 ore.
- 9.2. L'ammontare dell'addestramento richiesto può essere ridotto di 10 ore per il titolare di un'abilitazione IR(A).
10. Le esercitazioni di volo fino al test di abilitazione per l'IR(H) devono includere:
  - a) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;
  - b) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:
    - la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,
    - partenze ed arrivi strumentali standard,
    - procedure IFR in rotta,

- procedure di attesa,
  - avvicinamenti strumentali con minimi specificati,
  - procedure di mancato avvicinamento,
  - atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;
- c) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;
- d) se richiesto, utilizzo di un elicottero plurimotore nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso l'utilizzo dell'elicottero con riferimento soltanto agli strumenti con la simulazione di un motore inoperativo e arresto e riavvio del motore (quest'ultima esercitazione deve essere svolta in un FFS o FNPT II o FTD 2/3).

### C. IR(As) — Corso di addestramento in volo modulare

#### GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso di addestramento in volo modulare IR(As) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su dirigibili secondo le regole IFR e in condizioni IMC. Il corso consiste di due moduli, i quali possono essere frequentati separatamente o in combinazione:
  - a) Modulo volo strumentale di base

Questo modulo include 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un BITD, FNPT I o II, o in un FFS. In seguito al completamento del modulo volo strumentale di base, il candidato riceve un certificato attestante il completamento del corso.
  - b) Modulo volo strumentale procedurale

Questo modulo include la rimanente parte del programma di addestramento per l'abilitazione IR(As), 25 ore di istruzione di volo strumentale e il corso teorico per l'abilitazione IR(As).
2. Il richiedente un corso modulare IR(As) deve essere titolare di una licenza PPL(As), compresi i privilegi per il volo notturno, o una licenza CPL(As). Il richiedente un modulo volo strumentale procedurale che non possieda una licenza CPL(As) deve essere titolare di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base.
3. Il richiedente che 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:

volo strumentale di base senza riferimenti visivi esterni:

- volo orizzontale,
- salita,
- discesa,
- virate in volo livellato, in salita, in discesa;

circuito strumentale;

radionavigazione;

uscita da assetti inusuali;

cruscotto ridotto;

b) modulo volo strumentale procedurale:

i) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;

ii) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:

- la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,
- partenze ed arrivi strumentali standard,
- procedure IFR in rotta,
- procedure di attesa,
- avvicinamenti strumentali con minimi specificati,
- procedure di mancato avvicinamento,
- atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;

iii) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;

iv) utilizzo di un dirigibile nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso l'utilizzo del dirigibile con riferimento soltanto agli strumenti con la simulazione di un motore inoperativo e arresto e riavvio del motore (quest'ultima esercitazione deve essere svolta ad una altitudine di sicurezza a meno che venga svolta in un FFS o FNPT II).

—

## Appendice 7

**Test di abilitazione IR**

1. Il richiedente di un'abilitazione IR deve aver effettuato l'addestramento sulla stessa classe o tipo di aeromobile di quello utilizzato per il test.
2. Il richiedente deve superare tutte le sezioni del test di abilitazione. Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta la necessità di ripetere l'intero test. Nel caso del non superamento di una sezione soltanto, il richiedente deve ripetere soltanto quella sezione. Il non superamento di una sezione del riesame, incluse le sezioni che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test. Tutte le sezioni del test di abilitazione devono essere completate in un periodo di 6 mesi. Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo 2 tentativi comporta la necessità di sottoporsi ad un addestramento aggiuntivo.
3. Il non superamento di un test di abilitazione può comportare la necessità di sottoporsi ad addestramento aggiuntivo. Il numero di tentativi per superare il test di abilitazione non è limitato.

## SVOLGIMENTO DEL TEST

4. Lo scopo del test è quello di simulare un volo reale. La rotta per la prova viene scelta dall'esaminatore. Uno degli elementi essenziali consiste nella capacità del richiedente di pianificare e condurre il volo ricorrendo a materiale di uso corrente raccolto nella fase preparatoria. Il richiedente deve eseguire la pianificazione del volo e deve assicurare che tutto l'equipaggiamento e la documentazione necessari per l'esecuzione del volo siano a bordo. La durata del volo deve essere di almeno 1 ora.
5. Qualora il richiedente desideri terminare un test di abilitazione per motivi considerati inadeguati dall'esaminatore, il richiedente deve ripetere l'intero test di abilitazione. Qualora il test venga terminato per motivi considerati adeguati dall'esaminatore, soltanto le sezioni che non sono state completate verranno ripetute in un altro volo.
6. A discrezione dell'esaminatore, il richiedente potrà ripetere una volta ciascuna delle manovre o procedure del test. L'esaminatore può terminare il test in qualunque momento se ritiene che l'abilità di pilotaggio del richiedente necessiti un riesame completo.
7. Il richiedente deve pilotare l'aeromobile da una posizione nella quale può esercitare le funzioni di pilota in comando ed eseguire il test come se non ci fosse alcun altro membro dell'equipaggio. L'esaminatore non prende parte alle operazioni di volo se non quando il suo intervento sia reso necessario per ragioni di sicurezza o per evitare eccessivi ritardi ad altro traffico aereo. La responsabilità del volo verrà assegnata conformemente alle regole nazionali.
8. Le altezze/altitudine di decisione, le altezze/altitudini minime di discesa ed il punto di mancato avvicinamento devono essere determinate dal richiedente e approvate dall'esaminatore.
9. Il richiedente un'abilitazione IR deve descrivere all'esaminatore i controlli e i compiti effettuati, inclusa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere eseguiti in conformità alla lista dei controlli autorizzata dell'aeromobile impiegato per effettuare il test. Durante la preparazione pre-volo per il test, il richiedente deve determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. Il calcolo delle prestazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio deve essere effettuato dall'allievo in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile impiegato per la prova.

## TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

10. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:

manovrare l'aeromobile nell'ambito delle sue limitazioni;

eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;

dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;

applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e

mantenere il controllo dell'aeromobile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

11. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni dell'aeromobile utilizzato.

Altezza

generalmente	± 100 piedi
inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione	+ 50 piedi/- 0 piedi
altezza/MAP/altitudine minima di discesa	+ 50 piedi/- 0 piedi

Mantenimento della rotta

rilevamento radio	± 5°
avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimut e sentiero di discesa

Prua

con tutti i motori operativi	± 5°
con avaria motore simulata	± 10°

Velocità

con tutti i motori operativi	± 5 nodi
con avaria motore simulata	+ 10 nodi/- 5 nodi

CONTENUTI DEL TEST

**Velivoli**

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA	
L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, le procedure di antighiacciamento/sghiacciamento ecc., sono applicate in tutte le sezioni.	
a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda il calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano/registro di volo IFR
d	Ispezione pre-volo
e	Minimi meteorologici
f	Rullaggio
g	Istruzioni pre-decollo, decollo
h <sup>(o)</sup>	Transizione al volo strumentale
i <sup>(o)</sup>	Procedure per la partenza strumentale, regolazione degli altimetri
j <sup>(o)</sup>	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO <sup>(o)</sup>	
a	Controllo del velivolo con riferimento ai soli strumenti, incluso: volo livellato a varie velocità, trim
b	Virate in salita e discesa a rateo 1 costante di velocità angolare
c	Manovra di uscita da assetti inusuali, incluse virate continue a 45° di inclinazione e virate accentuate in discesa
d <sup>(*)</sup>	Manovra di uscita dall'avvicinamento allo stallo in volo livellato, in virate in salita/discesa e in configurazione di atterraggio — applicabile soltanto a velivoli
e	Cruscotto ridotto: salite o discese stabilizzate, virate livellate con rateo 1 di velocità angolare e uscita su prue determinate, manovre di uscita da assetti inusuali — applicabile soltanto a velivoli

SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA (°)	
a	Intercettazione e mantenimento della rotta, per esempio NDB, VOR, RNAV
b	Uso dei radioaiuti
c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza, tecnica di regolazione del trim
d	Regolazione degli altimetri
e	Determinazione dei tempi e revisione degli stimati d'arrivo (ETA) (attese in rotta, se necessario)
f	Controllo dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, gestione degli impianti di bordo
g	Procedure di protezione dal ghiaccio, simulate se necessario
h	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 4 — AVVICINAMENTI DI PRECISIONE (°)	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (*)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure d'avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h (*)	Manovra di riattaccata
i (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE (°)	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, regolazione dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (*)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h (*)	Manovra di riattaccata
i (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 6 — VOLO CON AVARIA AD UN MOTORE (soltanto velivoli plurimotore) (*)	
a	Avaria ad un motore simulata dopo il decollo o in riattaccata
b	Avvicinamento, riattaccata e mancato avvicinamento procedurale con un motore in avaria
c	Avvicinamento e atterraggio con un motore in avaria
d	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

(\*) Possono essere effettuate in un FFS, FTD 2/3 o FNPT II.  
 (†) Possono essere incluse nella sezione 4 o sezione 5.  
 (°) Devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti.

### Elicotteri

SEZIONE 1 — PARTENZA	
L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, le procedure di antighiacciamento/sghiacciamento, ecc., sono applicate in tutte le sezioni.	
a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda il calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano/registro di volo IFR
d	Ispezione pre-volo
e	Minimi meteorologici
f	Rullaggio/rullaggio in aria in conformità con le istruzioni dell'ATC o dell'istruttore
g	Istruzioni pre-decollo, procedure e controlli
h	Transizione al volo strumentale
i	Procedure per la partenza strumentale
SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO	
a	Controllo dell'elicottero con riferimento ai soli strumenti, incluso:
b	Virate in salita e discesa a rateo 1 costante di velocità angolare
c	Manovra di uscita da assetti inusuali, incluse virate continue a 30° di inclinazione e virate accentuate in discesa
SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA	
a	Mantenimento della rotta, inclusa intercettazione, per esempio NDB, VOR, RNAV
b	Uso dei radioaiuti
c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza
d	Regolazione degli altimetri
e	Determinazione dei tempi e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)
f	Controllo dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, gestione degli impianti di bordo
g	Procedure di protezione dal ghiaccio, simulate se necessario e ove applicabile
h	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T



SEZIONE 4 — AVVICINAMENTI DI PRECISIONE	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (*)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h (*)	Manovra di riattaccata
i (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (*)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h (*)	Manovra di riattaccata
i (*)	Procedura di mancato avvicinamento (*)/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
SEZIONE 6 — PROCEDURE ANORMALI E DI EMERGENZA	
Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5. La prova deve riguardare il controllo dell'elicottero, l'identificazione del motore in avaria, le azioni immediate (solo simulate), le azioni a seguire, i controlli e l'accuratezza del volo, nelle seguenti situazioni:	
a	Avaria a un motore simulata dopo il decollo e in avvicinamento (**) (ad un'altezza di sicurezza, salvo quando effettuata su un FFS o FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Avaria del sistema di stabilizzazione/sistema idraulico (se applicabile)
c	Cruscotto ridotto
d	Autorotazione ed uscita a un'altitudine prestabilita
e	Avvicinamento di precisione condotto manualmente senza l'ausilio del flight director (***) Avvicinamento di precisione condotto manualmente con l'ausilio del flight director (***)

(\*) Da eseguirsi nella sezione 4 o sezione 5.

(\*\*) Solamente per elicotteri plurimotore.

(\*\*\*) Deve essere esaminata una voce soltanto.

**Dirigibili****SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA**

L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, contatti e conformità con l'ATC, e le procedure R/T sono applicate in tutte le sezioni

a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda il calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano/registro di volo IFR
d	Ispezione pre-volo
e	Minimi meteorologici
f	Istruzioni pre-decollo, procedura di disormeggio, manovre al suolo
g	Decollo
h	Transizione al volo strumentale
i	Procedure per la partenza strumentale, regolazione degli altimetri
j	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

**SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO**

a	Controllo del dirigibile con riferimento ai soli strumenti
b	Virate in salita e discesa a rateo costante di velocità angolare
c	Uscita da posizioni inusuali
d	Cruscotto ridotto

**SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA**

a	Mantenimento della rotta, inclusa intercettazione, per esempio NDB, VOR, RNAV
b	Uso dei radioaiuti
c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza, tecnica di regolazione del trim
d	Regolazione degli altimetri
e	Controllo e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)
f	Controllo della progressione del volo, libretto di volo, carburante usato, gestione degli impianti di bordo
g	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

**SEZIONE 4 — AVVICINAMENTI DI PRECISIONE**

a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (*)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure d'avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Avvicinamento stabilizzato (controllo di altitudine, velocità e prua)

h (*)	Manovra di riattaccata
i (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
<b>SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE</b>	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, individuazione delle strutture
b	Procedure di arrivo, regolazione dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d (*)	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure d'avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Avvicinamento stabilizzato (controllo di altitudine, velocità e prua)
h (*)	Manovra di riattaccata
i (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T
<b>SEZIONE 6 — VOLO CON AVARIA AD UN MOTORE</b>	
Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5. La prova deve riguardare il controllo del dirigibile, l'identificazione del motore in avaria, le azioni immediate, le azioni a seguire, i controlli e l'accuratezza del volo, nelle seguenti situazioni:	
a	Avaria ad un motore simulata dopo il decollo o in riattaccata
b	Avvicinamento e riattaccata procedurale con un motore in avaria
c	Avvicinamento e atterraggio, procedura di mancato avvicinamento, con un motore in avaria
d	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

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

## Appendice 8

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

I crediti vengono riconosciuti soltanto qualora il titolare stia rinnovando i privilegi IR per velivoli monomotore e plurimotore ad equipaggio singolo, se del caso.

Qualora vengono eseguiti i controlli di professionalità, inclusa l'abilitazione IR, e il titolare ha una valida:	Il credito viene riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per:
abilitazione per tipo MP;	classe SE (*) e
abilitazione per tipo su velivoli complessi ad alte prestazioni	abilitazione per tipo SE (*), e classe SP ME, e abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni, soltanto il credito per la sezione 3B del test di abilitazione per velivoli complessi a non alte prestazioni ad equipaggio singolo di cui all'appendice 9 (*)
abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni ad equipaggio singolo	classe SP ME (*), e abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni, e abilitazione per classe e per tipo SE (*)
abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni limitati ad operazioni MP	a. classe SP ME (*), e b. abilitazione per tipo SP ME (*) su velivoli complessi a non alte prestazioni e c. abilitazione per tipo e per classe SE (*)
abilitazione per classe SP ME ad equipaggio singolo	abilitazione per classe e per tipo SE, e classe SP ME, e abilitazione per tipo SP ME su velivoli complessi a non alte prestazioni
abilitazione per classe SP ME, con limitazione ad operazioni MP	abilitazione per classe e per tipo SE (*), e classe SP ME (*), e abilitazione per tipo SP ME (*) su velivoli complessi a non alte prestazioni (*)
abilitazione per classe SP SE	abilitazione per classe e per tipo SE
abilitazione per tipo SP SE	abilitazione per classe e per tipo SE

(\*) Sempre che, nei 12 mesi precedenti, il richiedente abbia effettuato almeno tre partenze e avvicinamenti IFR su una classe o tipo di velivoli SP in operazioni ad equipaggio singolo, o, per velivoli plurimotore non complessi a non alte prestazioni, il richiedente abbia superato la sezione 6 del test di abilitazione per velivoli non complessi a non alte prestazioni ad equipaggio singolo effettuato volando soltanto con riferimento agli strumenti in operazioni ad equipaggio singolo.

**B. Elicotteri**

Il credito viene riconosciuto soltanto qualora il titolare stia rinnovando i privilegi IR per elicotteri monomotore e plurimotore ad equipaggio singolo, se del caso.

Qualora vengono eseguiti i controlli di professionalità, inclusa l'abilitazione IR, e il titolare ha una valida:	Il credito viene riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per:
abilitazione per tipo MPH	abilitazione per tipo SE (*), e abilitazione per tipo SP ME (*)
abilitazione per tipo SP ME ad equipaggio singolo	abilitazione per tipo SE abilitazione per tipo SP ME
abilitazione per tipo SP ME, con limitazione a operazioni a equipaggio plurimo	abilitazione per tipo SE (*) abilitazione per tipo SP ME (*)

(\*) Sempre che, nei 12 mesi precedenti, il richiedente abbia effettuato almeno 3 partenze ed avvicinamenti IFR su un elicottero di tipo SP in operazioni SP.

## Appendice 9

**Addestramento, test di abilitazione e controlli di professionalità per MPL, ATPL, abilitazioni per tipo e per classe e controlli di professionalità per IR****A. Generalità**

1. Il richiedente di un test di abilitazione deve aver effettuato l'addestramento sulla stessa classe o tipo di aeromobile di quello utilizzato per il test.
2. Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo due tentativi comporta la necessità di sottoporsi ad un addestramento aggiuntivo.
3. Il numero di tentativi per superare il test di abilitazione non è limitato.

## CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO, TEST DI ABILITAZIONE/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

4. A meno che sia diversamente specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, il programma del corso di istruzione di volo deve soddisfare i requisiti di questa appendice. Il programma del corso può essere ridotto per riconoscere il credito per l'esperienza precedente su tipi di aeromobili simili, così come specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.
5. Con l'eccezione del caso dei test di abilitazione per il rilascio di una ATPL, quando specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21 per il tipo specifico, può essere riconosciuto il credito per le voci del test di abilitazione che sono comuni ad altri tipi o varianti per le quali il pilota è qualificato.

## SVOLGIMENTO DEL TEST/DEI CONTROLLI

6. L'esaminatore può scegliere tra diversi scenari dei test di abilitazione o controlli di professionalità contenenti operazioni simulate rilevanti, sviluppate e approvate dall'autorità competente. Dovranno essere utilizzati simulatori completi del volo e altri dispositivi di addestramento se disponibili, ovunque siano situati, così come stabilito in questa parte.
7. Durante i controlli di professionalità, l'esaminatore deve verificare che il titolare dell'abilitazione per classe o per tipo mantenga un livello adeguato di conoscenza teorica.
8. Qualora il richiedente desideri terminare un test di abilitazione per motivi considerati inadeguati dall'esaminatore, il richiedente deve ripetere l'intero test di abilitazione. Qualora il test venga terminato per motivi considerati adeguati dall'esaminatore, soltanto le sezioni che non sono state completate verranno ripetute in un altro volo.
9. A discrezione dell'esaminatore, il richiedente potrà ripetere una volta ciascuna delle manovre o procedure del test. L'esaminatore può terminare il test in qualunque momento se ritiene che l'abilità di pilotaggio del richiedente necessiti un riesame completo.
10. Al richiedente verrà richiesto di pilotare l'aeromobile da una posizione nella quale può esercitare le funzioni di pilota in comando o copilota, come applicabile, ed eseguire il test come se non ci fosse alcun altro membro dell'equipaggio, qualora il test o i controlli siano svolti in condizioni di equipaggio simbolo. La responsabilità del volo verrà assegnata conformemente alle regole nazionali.
11. Durante la preparazione pre-volo per il test, il richiedente deve determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. Il richiedente deve descrivere all'esaminatore i controlli e i compiti effettuati, inclusa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere eseguiti in conformità alla lista dei controlli dell'aeromobile impiegato per effettuare il test e, se applicabile, al concetto MCC. Il calcolo delle prestazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio deve essere effettuato dall'allievo in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile impiegato per la prova. Le altezze/altitudini di decisione, le altezze/altitudini minime di discesa e il punto di mancato avvicinamento devono essere concordate con l'esaminatore.
12. L'esaminatore non prende parte alle operazioni di volo se non quando il suo intervento sia reso necessario per ragioni di sicurezza o per evitare eccessivi ritardi ad altro traffico aereo.

## REQUISITI SPECIFICI PER IL TEST DI ABILITAZIONE/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ PER LE ABILITAZIONI PER TIPO SU AEROMOBILI AD EQUIPAGGIO PLURIMO, PER LE ABILITAZIONI PER TIPO SU VELIVOLI AD EQUIPAGGIO SINGOLO, QUANDO UTILIZZATI IN OPERAZIONI AD EQUIPAGGIO PLURIMO, PER MPL E ATPL

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

14. Il richiedente deve operare come pilota ai comandi (PF) durante tutte le sezioni del test di abilitazione, con l'eccezione di procedure anormali e di emergenza, che possono essere condotte come pilota ai comandi (PF) o pilota non ai comandi (PNF) in conformità alla MCC. Il richiedente un primo rilascio di un'abilitazione per tipo su aeromobile ad equipaggio plurimo o una licenza ATPL deve anche dimostrare di possedere la capacità di operare come pilota non ai comandi (PNF). Il titolare può scegliere il posto di sinistra o quello di destra per il test di abilitazione se tutte le voci possono essere eseguite dal posto selezionato.
15. Le voci seguenti devono essere specificatamente controllate da un esaminatore per i richiedenti una licenza ATPL o un'abilitazione per tipo per aeromobili ad equipaggio plurimo o per operazioni ad equipaggio plurimo in velivoli ad equipaggio singolo che si estendono fino ai compiti di un pilota in comando, indipendentemente dal fatto che il richiedente operi come pilota ai comandi (PF) o pilota non ai comandi (PNF):
  - a) gestione della cooperazione dell'equipaggio;
  - b) mantenere un controllo generale dell'operazione dell'aeromobile attraverso una supervisione appropriata; e
  - c) definire priorità e prendere decisioni in conformità con gli aspetti legati alla sicurezza e le corrispondenti regole e regolamenti relativi alla situazione operativa, incluse le emergenze.
16. Il test o i controlli devono essere effettuati secondo le regole del volo strumentale (IFR) se è inclusa l'abilitazione IR e devono essere effettuati, nel limite del possibile, in un ambiente simulato di trasporto aereo commerciale. Uno degli elementi essenziali da controllare consiste nella capacità di pianificare e condurre il volo ricorrendo a materiale di uso corrente raccolto nella fase preparatoria.
17. Qualora il corso per l'abilitazione per tipo abbia incluso meno di 2 ore di addestramento in volo sull'aeromobile, il test di abilitazione può essere effettuato in un FFS e può essere completato prima dell'addestramento in volo sull'aeromobile. In questo caso un certificato attestante il completamento del corso per l'abilitazione per tipo, incluso l'addestramento in volo sull'aeromobile, deve essere trasmesso all'autorità competente prima che la nuova abilitazione per tipo venga registrata nella licenza del richiedente.

#### B. Requisiti specifici per la categoria velivoli

##### PUNTEGGIO MINIMO

1. Nel caso di velivoli ad equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, il richiedente deve superare tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di una sezione soltanto, il richiedente deve ripetere quella sezione. Il non superamento di una sezione del riesame o dei nuovi controlli, incluse le sezioni che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. Per velivoli plurimotore ad equipaggio singolo, la sezione 6 del corrispondente test o controlli riguardante il volo asimmetrico deve essere superata.
2. Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo e equipaggio plurimo, il richiedente deve superare tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il non superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di 5 voci o meno, il richiedente deve ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce del riesame o dei nuovi controlli, incluse le voci che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. La sezione 6 non è inclusa nel test di abilitazione per la licenza ATPL o MPL. Qualora il richiedente non superi o non tenti la sezione 6 soltanto, l'abilitazione per tipo viene rilasciata senza i privilegi CAT II o CAT III. Al fine di estendere i privilegi dell'abilitazione per tipo alla CAT II o CAT III, il richiedente deve superare la sezione 6 sul corrispondente tipo di aeromobile.

##### TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
  - a) manovrare il velivolo nell'ambito delle sue limitazioni;
  - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
  - c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
  - d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche;
  - e) mantenere il controllo del velivolo in ogni fase del volo, in modo da assicurare sempre il buon esito di una procedura o di una manovra;
  - f) comprendere e applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura di incapacitazione, se del caso; e
  - g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio, se del caso.



- f) Un FFS o un FNPT II deve essere utilizzato per l'addestramento pratico per le abilitazioni per tipo o per classe per plurimotore se fanno parte di un corso approvato per l'abilitazione per classe o per tipo. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:
- i) la qualificazione del FFS o FNPT II, come stabilito nella parte OR;
  - ii) la qualificazione degli istruttori;
  - iii) la quantità di addestramento su FFS o FNPT II fornito durante il corso; e
  - iv) le qualificazioni e l'esperienza su tipi simili del pilota in addestramento.
- g) Qualora un test di abilitazione o i controlli di professionalità vengano eseguiti in operazioni ad equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo viene ristretta ad operazioni ad equipaggio plurimo.

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF		
	Manovre/procedure	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS A	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
<b>SEZIONE 1</b>							
1 Partenza							
1.1 Operazioni pre-volo, incluso: Controllo della documentazione Massa e centraggio Informazioni sulle condizioni meteorologiche NOTAM							
1.2 Controlli prima della messa in moto							
1.2.1 Esterni	P#		P				
1.2.2 Interni			P		M		
1.3 Messa in moto: Normale Malfunzionamenti	P—>	—>	—>		M		
1.4 Rullaggio		P—>	—>		M		
1.5 Controlli prima della partenza: prova motori (se applicabile)	P—>	—>	—>		M		
1.6 Procedura di decollo: normale con vari gradi di flap come da manuale di volo Con vento al traverso (se le condizioni lo permettono)		P—>	—>				
1.7 Salita: Vx/Vy Virate verso prue Livellamento alla quota		P—>	—>		M		



VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF	
				Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS A	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	FTD	FFS	A			
1.8 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T						
SEZIONE 2						
2 Operazioni in volo (VMC)						
2.1 Volo orizzontale e livellato a varie velocità, incluso il volo a velocità criticamente basse con flap estesi e retratti (incluso l'avvicinarsi alla VMCA, se applicabile)		P—>	—>			
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 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 combinato con la sezione 3) se applicabile		P—>	—>		M	
2.5 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T						
SEZIONE 3A						
3 A Procedure VFR in rotta  (cfr. lettera B, paragrafo 5, lettere c) e d)]						
3 A.1 Piano di volo, navigazione stimata e lettura delle carte						

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF	
	Manovre/procedure	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS A
3A.2 Mantenimento di altitudine, prua e velocità						
3A.3 Orientamento, stimati e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)						
3A.4 Uso dei radioaiuti (se praticabile)						
3A.5 Controllo del volo (giornale di bordo, controlli di routine, incluso carburante, impianti e formazione di ghiaccio)						
3A.6 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T						
SEZIONE 3B						
3B Volo strumentale						
3B.1* Partenza IFR		P—>	—>			M
3B.2* IFR in rotta		P—>	—>			M
3B.3* Procedure d'attesa		P—>	—>			M
3B.4* ILS alla DH/A di 200 piedi (60 m) o ai minimi di procedura (l'autopilota può essere usato per l'intercettazione del sentiero di discesa)		P—>	—>			M
3B.5* Avvicinamento non di precisione alla MDH/A e MAP		P—>	—>			M
3B.6* Esercitazioni di volo, inclusa l'avaria simulata alla bussola e all'indicatore di assetto: virate con rateo 1, uscita da assetti inusuali	P—>	—>	—>			M
3B.7* Avaria al localizzatore o all'indicazione del sentiero di discesa	P—>	—>	—>			
3B.8* Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T						

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF	
				Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS A	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	FTD	FFS	A			
Lasciata intenzionalmente in bianco						
<b>SEZIONE 4</b>						
4 Arrivo e atterraggi						
4.1 Procedura di arrivo all'aeroporto		P—>	—>		M	
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 soglia 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						
<b>SEZIONE 5</b>						
5 Procedure anormali e d'emergenza  (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4)						
5.1 Interruzione del decollo ad una velocità ragionevole		P—>	—>		M	
5.2 Avaria motore simulata dopo il decollo (soltanto velivoli monomotore)			P		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO/ CONTROLLO DI PROF		
	Manovre/procedure	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS A	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
5.3 Atterraggio forzato simulato senza potenza (soltanto velivoli monomotore)			P			M	
5.4 Emergenze simulate: i) fuoco o fumo in volo ii) malfunzionamento degli impianti come del caso	P—>	—>	—>				
5.5 Spegnimento di un motore e riavviamento (soltanto per test di abilitazione ME) (ad una altitudine di sicurezza se effettuato in un aeromobile)	P—>	—>	—>				
5.6 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T							
<b>SEZIONE 6</b>							
6 Volò asimmetrico simulato							
6.1* (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5) Arresto simulato di un motore durante il decollo (ad altitudine di sicurezza, salvo che non sia effettuato in un FFS o FNPT II)	P—>	—>	—>X			M	
6.2* Avvicinamento asimmetrico e riattaccata	P—>	—>	—>			M	
6.3* Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo	P—>	—>	—>			M	
6.4 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T							

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

a) I seguenti simboli significano:

P = Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di un'abilitazione per tipo, ove applicabile.

X = Per queste esercitazioni deve essere impiegato il simulatore di volo, se disponibile; altrimenti deve essere impiegato un velivolo se appropriato per la manovra o la procedura.

P# = L'addestramento deve essere integrato dall'ispezione sotto supervisione del velivolo.

b) L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (————>).

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

A = Velivolo

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

OTD = Altri dispositivi di addestramento

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

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

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

i) la qualificazione del FFS o FNPT II;

ii) la qualificazione degli istruttori;

iii) la quantità di addestramento su FFS o FNPT II fornito durante il corso; e

iv) le qualificazioni e l'esperienza su tipi simili del pilota in addestramento.

f) Le manovre e le procedure devono includere la MCC per velivoli a equipaggio plurimo e per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo.

g) Le manovre e le procedure devono essere effettuate in equipaggio singolo per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo in operazioni ad equipaggio singolo.

h) Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, se un test di abilitazione o i controlli di professionalità sono effettuati in operazioni ad equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo viene ristretta ad operazioni ad equipaggio plurimo. Se si desiderano ottenere i privilegi di equipaggio singolo, le manovre/procedure di cui ai punti 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 e almeno una manovra/procedura della sezione 3.4 devono essere addizionalmente effettuate come equipaggio singolo.

i) Nel caso di un'abilitazione per tipo ristretta rilasciata conformemente al requisito FCL.720.A, lettera e), i candidati devono soddisfare gli stessi requisiti degli altri candidati all'abilitazione per tipo, ad eccezione degli esercizi pratici relativi alle fasi di decollo e di atterraggio.

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to	
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A		
SEZIONE 1								
1	Preparazione del volo							
1.1	Calcolo delle prestazioni	P						
1.2	Ispezione visiva dell'esterno del velivolo; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione	P#			P			
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 ra- dio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di naviga- zione e comunicazione	P—>	—>	—>	—>	M		
1.5	Rullaggio conformemente al controllo del traffico ae- reo o secondo le istruzioni dell'istruttore			P—>	—>			
1.6	Controlli pre-decollo		P—>	—>	—>	M		
SEZIONE 2								
2	Decolli							
2.1	Decolli normali con diffe- renti estensioni di flap, in- cluso decollo in corsa di rullaggio			P—>	—>			
2.2*	Decollo strumentale; il passaggio al volo strumen- tale è richiesto durante la rotazione o subito dopo il decollo			P—>	—>			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF	
	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Con- trollato in FFS A	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
2.3 Decollo con vento al tra- verso			P—>	—>			
2.4 Decollo alla massa mas- sima al decollo (reale o si- mulata)			P—>	—>			
2.5 Decolli con avaria motore simulata:							
2.5.1* subito dopo la V2  (Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto o nella categoria da collegamento, l'avaria a un motore non deve essere simulata prima di aver rag- giunto un'altezza minima di 500 piedi sopra la fine pista. Nei velivoli che hanno le stesse prestazioni di un velivolo della catego- ria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore subito dopo aver raggiunto la V2)			P—>	—>			
2.5.2* Tra la V1 e la V2			P	X		M solo FFS	
2.6 Interruzione del decollo a una velocità ragionevole prima di aver raggiunto la V1			P—>	—>X		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF	
						Iniziali dell'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Con- trollato in FFS A	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
Manovre/procedure		OTD	FTD	FFS	A			
SEZIONE 3								
3	Manovre e procedure di volo							
3.1	Virate con e senza spoiler			P—>	—>			
3.2	Effetto picchiante e stallo di alta velocità dopo aver raggiunto il Mach critico, e altre caratteristiche di volo specifiche del velivolo (per esempio <i>Dutch Roll</i> )			P—>	—>X Per questa esercitazione non può essere usato un aeromobile			
3.3	Operazioni normali degli impianti e dei comandi sul pannello del tecnico di volo	P—>	—>	—>	—>			
	Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti:						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti da 3.4.0 a 3.4.14 incluso
3.4.0	Motore (se necessario elica)	P—>	—>	—>	—>			
3.4.1	Pressurizzazione e condizionamento	P—>	—>	—>	—>			
3.4.2	Pitot/Impianto delle prese statiche	P—>	—>	—>	—>			
3.4.3	Impianto carburante	P—>	—>	—>	—>			
3.4.4	Impianto elettrico	P—>	—>	—>	—>			



VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF		
	Manovre/procedure					Iniziali dell'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Con- trollato in FFS A	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
3.4.5 Impianto idraulico	P——>	——>	——>	——>				
3.4.6 Comandi di volo e trim	P——>	——>	——>	——>				
3.4.7 Impianto antighiaccio e sghiacciamento, riscaldamento parabrezza	P——>	——>	——>	——>				
3.4.8 Autopilota/flight director	P——>	——>	——>	——>			M (solo equi- paggio sin- golo)	
3.4.9 Dispositivi di avviso stallo o idonei ad evitare lo stallo e per aumentare la stabilità	P——>	——>	——>	——>				
3.4.10 Impianto di avviso di prossimità del terreno, ra- dar meteo, radio altimetro, transponder		P——>	——>	——>				
3.4.11 Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti, si- stemi di gestione del volo	P——>	——>	——>	——>				
3.4.12 Carrello di atterraggio e freni	P——>	——>	——>	——>				
3.4.13 Impianto slat e flap	P——>	——>	——>	——>				
3.4.14 Unità di potenza ausiliaria (APU)	P——>	——>	——>	——>				
Lasciata intenzionalmente in bianco								
3.6 Procedure anormali e di emergenza:							M	Obbligo di sele- zionare minimo 3 parti da 3.6.1 a 3.6.9 incluso

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF		
	Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Con- trollato in FFS A	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
3.6.1 Simulazione di incendio per esempio motore, APU, cabina, compartimento ba- gagli, cabina di pilotaggio, ali e fuochi di natura elet- trica inclusa l'evacuazione			P—>	—>	—>			
3.6.2 Rilevamento e rimozione fumo			P—>	—>	—>			
3.6.3 Avaria motore, spegni- mento 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 (Win- dshear) in decollo e in at- terraggio				P	X		solo FFS	
3.6.6 Avaria simulata della pres- surizzazione in cabina/di- scesa di emergenza				P—>	—>			
3.6.7 Incapacità sopravvenuta di un membro dell'equipaggio			P—>	—>	—>			
3.6.8 Altre procedure d'emer- genza come specificate nel corrispondente manuale di volo del velivolo			P—>	—>	—>			
3.6.9 Evento ACAS	P—>	—>	—>		Non può essere uti- lizza-to un aéro- mobile		solo FFS	
3.7 Virate strette con 45° di inclinazione, 180° e 360° a sinistra e a destra			P—>	—>	—>			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF		
	Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istru- tore ad addestra- mento terminato	Con- trollato in FFS A	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
3.8. Tempestivo riconoscimento dello stallo e contromisure (fino all'attivazione del dispositivo di avviso) nella configurazione di decollo (con flap in posizione di decollo), nella configurazione di volo di crociera e di atterraggio (flap in posizione di atterraggio e carrello esteso)				P—>	—>			
3.8.1 Uscita dallo stallo completo o dopo l'attivazione dell'avviso di stallo in configurazione di salita, crociera e avvicinamento				P	X			
3.9 Procedure di volo strumentale								
3.9.1* Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo e alle istruzioni del controllo del traffico aereo		P—>	—>	—>			M	
3.9.2* Procedure d'attesa		P—>	—>	—>				
3.9.3* Avvicinamenti di precisione fino a un'altezza di decisione (DH) non inferiore ai 60 m (200 piedi)								
3.9.3.1* avvicinamento manuale, senza l'ausilio del flight director				P—>	—>		M (solo test di abilita- zione)	
3.9.3.2* Avvicinamento manuale, con l'ausilio del flight director				P—>	—>			
3.9.3.3* Avvicinamento con l'autopilota				P—>	—>			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Con- trollato in	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>3.9.3.4* Avvicinamento manuale con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento</p> <p>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 deve essere eseguita in congiunzione con un avvicinamento non di precisione come indicato al punto 3.9.4. La riattaccata deve essere iniziata quando viene raggiunta l'altezza di separazione dagli ostacoli pubblicata (OCH/A), e comunque non più bassi dell'altezza/altitudine minima di discesa (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 altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore in accordo a quanto specificato al punto 3.9.3.4.</p>			P—>	—>		M	
<p>3.9.4* Avvicinamento non di precisione fino alla MDH/A</p>			P*—>	—>		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>3.9.5 Avvicinamento con circuito a vista nelle seguenti condizioni:</p> <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;</p> <p>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>Nota:</i> se le manovre di cui alle lettere a) e b) non possono essere effettuate per motivi ATC, può essere simulata una procedura con bassa visibilità.</p>			P*—>	————>			
SEZIONE 4							
4 Procedure di mancato avvicinamento							
4.1 Riattaccata con tutti i motori operativi * a seguito di un avvicinamento ILS fino all'altezza di decisione			P*—>	————>			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF	
		OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istru- tore ad addestra- mento terminato	Con- trollato in FFS A	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
4.2	Altre procedure di mancato avvicinamento			P*—>	—>			
4.3*	Riattaccata manuale con la simulazione del motore critico inoperativo a seguito di un avvicinamento strumentale fino al raggiungimento della DH, MDH o MAPt			P*—>	—>		M	
4.4	Atterraggio ridotto a 15 m (50 piedi) di altezza sulla soglia pista e riattaccata			P—>	—>			
SEZIONE 5								
5	Atterraggi							
5.1	Atterraggi normali*, anche a seguito di un avvicinamento ILS con passaggio al volo a vista alla DH			P				
5.2	Atterraggio con avaria simulata allo stabilizzatore orizzontale, bloccato fuori posizione e trim non regolato			P—>	Per questa esercitazione non può essere usato un aeromobile			
5.3	Atterraggi con vento al traverso (su aeromobile, se possibile)			P—>	—>			
5.4	Circuito di traffico ed atterraggio con flap e slat non estesi o parzialmente estesi			P—>	—>			
5.5	Atterraggio con motore critico in avaria simulata			P—>	—>		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF		
	Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS A	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
5.6 Atterraggio con due motori in avaria:  — velivoli con 3 motori: l'avaria del motore riguarda quello centrale e un motore esterno in quanto fattibile secondo il manuale di volo del velivolo,  — velivoli con 4 motori: la simulazione dell'avaria riguarda due motori sullo stesso lato			P	X			M  Solo FFS  (solo test di abilitazione)	

*Note generali:*

Requisiti specifici in relazione all'estensione di un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino a un'altezza di decisione inferiore a 200 piedi (60 m), per esempio operazioni CAT II/III.

## SEZIONE 6

Autorizzazione aggiuntiva a un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino a un'altezza di decisione inferiore a 60 m (200 piedi) (CAT II/III)  Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino a una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del velivolo necessari per conseguire la certificazione del tipo di avvicinamenti strumentali fino a una DH inferiore a 60 m (200 piedi).								
6.1* Decollo respinto con minimi valori di visibilità di pista (RVR) autorizzati			P*—>	—>X  Per questa esercitazione non può essere usato un aeromobile			M*	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/TIPO O CONTROLLO DI PROF	
	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istrut- tore ad addestra- mento terminato	Con- trollato in FFS A	Iniziali del- l'esami- natore a controllo termina- to
6.2* Avvicinamenti ILS: in condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applicabile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordinamento dei membri di equipaggio (divisione dei compiti, procedure di chiamata a voce alta, controllo incrociato, scambio di informazioni e supporto reciproco)			P—>	—>		M	
6.3* Riattaccata:  dopo gli avvicinamenti come indicato al punto 6.2, al raggiungimento della DH.  L'addestramento deve comprendere la riattaccata per insufficiente RVR (simulata), per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto all'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli strumenti di bordo prima del raggiungimento della DH e riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo			P—>	—>		M*	
6.4* Atterraggi:  con riferimenti visivi stabiliti alla DH a seguito di un avvicinamento strumentale. A seconda dello specifico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un atterraggio automatico			P—>	—>		M	

Nota: Le operazioni in categoria II/III devono essere effettuate con l'osservanza dei requisiti applicabili per le operazioni di volo.



## 7. Abilitazioni per classe — mare

La sezione 6 viene completata ai fini del rinnovo di un'abilitazione per classe per plurimotore — mare, soltanto VFR, qualora non siano state effettuate le 10 tratte in merito all'esperienza richiesta durante i 12 mesi precedenti.

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
<b>SEZIONE 1</b>		
<b>1 Partenza</b>		
1.1 Operazioni pre-volo, incluso: Documentazione Massa e bilanciamento Analisi delle condizioni meteorologiche NOTAM		
1.2 Controlli prima della messa in moto Esterni/interni		
1.3 Accensione e spegnimento motori Avarie normali		
1.4 Rullaggio		
1.5 Rullaggio sul redan		
1.6 Ormeggio: Spiaggia Jetty pier Boa		
1.7 Navigazione a motore spento		
1.8 Controlli prima della partenza: Prova motori (se applicabile)		
1.9 Procedura di decollo: Normale con vari gradi di flap come da manuale di volo Con vento al traverso (se le condizioni lo permettono)		
1.10 Salita Virate su prue Livellamento		
1.11 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
<b>SEZIONE 2</b>		
<b>2 Operazioni in volo (VFR)</b>		
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)		

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
2.2 Virate strette (360° a sinistra e destra con 45° di inclinazione laterale)		
2.3 Stallo e manovra di uscita: i) stallo pulito; ii) avvicinamento allo stallo con potenza, in virata in discesa, con inclinazione laterale e in configurazione di avvicinamento; iii) avvicinamento allo stallo con potenza in configurazione d'atterraggio; iv) avvicinamento allo stallo, in virata in salita con flap in posizione di decollo e potenza per salita (soltanto velivoli monomotore)		
2.4 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
<b>SEZIONE 3</b>		
<b>3 Procedure VFR in rotta</b>		
3.1 Piano di volo, navigazione stimata e lettura delle carte		
3.2 Mantenimento di altitudine, prua e velocità		
3.3 Orientamento, stimati e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)		
3.4 Uso dei radioaiuti (se praticabile)		
3.5 Controllo del volo (giornale di bordo, controlli di routine incluso carburante, impianti e formazione di ghiaccio)		
3.6 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
<b>SEZIONE 4</b>		
<b>4 Arrivi e atterraggi</b>		
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)		

ABILITAZIONE PER CLASSE — MARE	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
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		
<b>SEZIONE 5</b>		
<b>5 Procedure anormali e di emergenza</b>  (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)		
5.4 Emergenze simulate: i) fuoco o fumo in volo ii) malfunzionamento degli impianti come del caso		
5.5 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		
<b>SEZIONE 6</b>		
<b>6 Volo asimmetrico simulato</b>  (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5)		
6.1 Arresto simulato di un motore durante il decollo (ad altitudine di sicurezza, salvo che non sia effettuato in un FFS o FNPT II)		
6.2 Arresto e riavvio del motore (soltanto test di abilitazione per ME)		
6.3 Avvicinamento asimmetrico e riattaccata		
6.4 Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo		
6.5 Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		

### C. Requisiti specifici per la categoria elicotteri

1. Nel caso del test di abilitazione o controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo e l'ATPL, il richiedente deve superare le sezioni da 1 a 4 e 6 (ove applicabile) del test di abilitazione o controlli di professionalità. Il non superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di 5 voci o meno, il richiedente deve ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce del riesame o dei nuovi controlli o il non superamento di ogni altra voce già superata in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. Tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità devono essere completate in un periodo di 6 mesi.
2. Nel caso dei controlli di professionalità per un'abilitazione IR, il richiedente deve superare la sezione 5 dei controlli di professionalità. Il non superamento di più di 3 voci comporta la necessità di ripetere l'intera sezione 5. Nel caso del non superamento di 3 voci o meno, il richiedente deve ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce dei nuovi controlli o il non superamento di ogni altra voce della sezione 5 già superata in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere interamente i controlli.

#### TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
  - a) manovrare l'elicottero nell'ambito delle sue limitazioni;
  - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
  - c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
  - d) applicare le conoscenze aeronautiche;
  - e) mantenere il controllo dell'elicottero in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra;
  - f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura di incapacitazione di un membro dell'equipaggio, se del caso; e
  - g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio, se del caso.
4. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del velivolo utilizzato.

#### a) Limiti del volo in IFR

Altezza:

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

Mantenimento della rotta:

rilevamento radio	± 5°
-------------------	------

avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimuth 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 GENERALITÀ

5. I seguenti simboli significano:

P = Addestrato come pilota in comando per il rilascio di un'abilitazione per tipo per SPH o addestrato come pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di un'abilitazione per tipo per MPH.

6. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (—>).

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

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

H = Elicottero

7. Le voci con l'asterisco (\*) devono essere effettuate in IMC reale o simulato solo da richiedenti il ripristino o il rinnovo di un'abilitazione IR(H), oppure nel caso di estensioni dell'abilitazione su altri tipi.

8. Le procedure di volo strumentale (sezione 5) devono essere eseguite solo da richiedenti il ripristino o il rinnovo di un'abilitazione IR(H), oppure nel caso di estensioni dell'abilitazione su altri tipi. Per questi scopi può essere utilizzato un FFS o un FTD 2/3.

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

10. Un FSTD deve essere impiegato per l'addestramento pratico ed il test se il FSTD fa parte di un corso per l'abilitazione per tipo. Al corso vengono applicati i seguenti criteri:

- i) la qualificazione del FSTD, come stabilito nella parte OR;
- ii) la qualificazione dell'istruttore e dell'esaminatore;
- iii) la quantità di addestramento su FSTD fornito durante il corso;
- iv) le qualificazioni e l'esperienza su tipi simili del pilota in addestramento; e

v) l'esperienza di volo sotto supervisione acquisita dopo il rilascio della nuova abilitazione per tipo.

#### ELICOTTERI AD EQUIPAGGIO PLURIMO

11. I richiedenti il test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo per elicotteri ad equipaggio plurimo e la ATPL(H) devono soltanto superare le sezioni da 1 a 4 e, ove applicabile, la sezione 6.
12. I richiedenti il rinnovo o del ripristino dei controlli di professionalità dell'abilitazione per tipo per elicotteri ad equipaggio plurimo devono soltanto superare le sezioni da 1 a 4 e, ove applicabile, la sezione 6.

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/ PLURIMO	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ		
	Manovre/procedure	FTD	FFS	H	Iniziali dell'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in	Iniziali dell'esami- natore a controllo terminato
FFS H							
<b>SECTION 1 — Preparazione e controlli pre-volo</b>							
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 del controllo del traffico aereo o secondo quelle dell'istruttore		P	—>			M	
1.5 Procedure e controlli predecollo	P	—>	—>			M	
<b>SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo</b>							
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	

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/ PLURIMO	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ		
	Manovre/procedure	FTD	FFS	H	Iniziali dell'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in FFS H	Iniziali dell'esami- natore a controllo terminato
2.5.1 Virate con 30° di inclinazione, 180° e 360° a sinistra e a destra, con il solo riferimento agli stru- menti	P	—>	—>			M	
2.6 Discesa in autorotazione	P	—>	—>			M	
2.6.1 Atterraggio dall'autorotazione (soltanto SEH) o recupero della potenza		P	—>			M	
2.7 Atterraggi, vari profili		P	—>			M	
2.7.1 Riattaccata o atterraggio a se- guito di un'avaria motore simu- lata prima del punto di decisio- ne 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	
<b>SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure</b>							
3 Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e proce- dure:						M	Un mi- nimo di 3 voci de- vono es- sere scel- te da que- sta sezione
3.1 Motore	P	—>	—>				
3.2 Condizionamento (riscaldamento, ventilazione)	P	—>	—>				
3.3 Pitot/impianto delle prese statiche	P	—>	—>				
3.4 Impianto carburante	P	—>	—>				
3.5 Impianto elettrico	P	—>	—>				
3.6 Impianto idraulico	P	—>	—>				
3.7 Comandi di volo e trim	P	—>	—>				
3.8 Impianto antighiaccio e sghiacc- ciamento	P	—>	—>				
3.9 Autopilota/flight director	P	—>	—>				
3.10 Dispositivi per aumentare la sta- bilità	P	—>	—>				

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/ PLURIMO	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ		
	Manovre/procedure	FTD	FFS	H	Iniziali dell'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in FFS H	Iniziali dell'esami- natore a controllo terminato
3.11 Radar meteo, radio altimetro, transponder	P	—>	—>				
3.12 Sistema di navigazione d'area	P	—>	—>				
3.13 Impianto carrello di atterraggio	P	—>	—>				
3.14 Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	—>	—>				
3.15 Impianti radio, impianti di navi- gazione, strumenti, sistemi di ge- stione del volo	P	—>	—>				
<b>SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza</b>							
4 Procedure anormali e di emer- genza					M	Un mi- nimo di 3 voci de- vono es- sere scel- te da que- sta 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 sicu- rezza	P	—>	—>				
4.4 Scarico rapido carburante (simu- lato)	P	—>	—>				
4.5 Avaria del rotore di coda (se ap- plicabile)	P	—>	—>				
4.5.1 Perdita del rotore di coda (se applicabile)	P	—>	Per que- sta eserci- tazione non può essere usato un elicottero				
4.6 Incapacità di un membro del- l'equipaggio — soltanto MPH	P	—>	—>				
4.7 Avaria all'impianto di trasmissio- ne	P	—>	—>				
4.8 Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispon- dente manuale di volo	P	—>	—>				



ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/ PLURIMO	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	Manovre/procedure	FTD	FFS	H	Iniziali dell'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in FFS H
<b>SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)</b>						
5.1 Decollo strumentale: la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo	p*	—>*	—>*			
5.1.1 Avaria motore simulata durante la partenza	p*	—>*	—>*		M*	
5.2 Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	p*	—>*	—>*		M*	
5.3 Procedure d'attesa	p*	—>*	—>*			
5.4 Avvicinamenti ILS fino all'altezza di decisione di CAT I	p*	—>*	—>*			
5.4.1 Manualmente, senza l'ausilio del flight director	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.2 Avvicinamento di precisione condotto manualmente, con o senza l'ausilio del flight director	p*	—>*	—>*		M*	
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 del radiofaro esterno (OM) fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento]	p*	—>*	—>*		M*	
5.5 Avvicinamento non di precisione fino all'altezza minima di discesa MDA/H	p*	—>*	—>*		M*	
5.6 Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	p*	—>*	—>*			
5.6.1 Altre procedure di mancato avvicinamento	p*	—>*	—>*			
5.6.2 Riattaccata con un motore inoperativo simulato dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	p*				M*	

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/ PLURIMO	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
				Iniziali dell'istruttore ad addestra- mento terminato	Controllato in FFS H	Iniziali dell'esami- natore a controllo terminato
Manovre/procedure	FTD	FFS	H			
5.7 Autorotazione in IMC con recu- pero di potenza	P*	—>*	—>*		M*	
5.8 Uscita da assetti inusuali	P*	—>*	—>*		M*	
SEZIONE 6 — Uso di equipaggiamento opzionale						
6 Uso di equipaggiamento opzio- nale	P	—>	—>			

#### D. Requisiti specifici per la categoria convertiplani

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

#### TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

2. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
  - a) manovrare il convertiplano nell'ambito delle sue limitazioni;
  - b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
  - c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
  - d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche;
  - e) mantenere il controllo del convertiplano in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra;
  - f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura d'incapacitazione di un membro dell'equipaggio; e
  - g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio.
3. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del convertiplano utilizzato.
  - a) Limiti del volo in IFR:

#### Altezza:

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

## Mantenimento della rotta:

rilevamento radio	± 5°
avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimuth 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. I seguenti simboli significano:

P = Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di un'abilitazione per tipo, ove applicabile.

5. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (—>).

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

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

OTD = Altro dispositivo di addestramento

PL = Convertiplano

a) I richiedenti il test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo per convertiplani devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6.

b) I richiedenti il rinnovo o del ripristino dei controlli di professionalità dell'abilitazione per tipo per convertiplani devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6 e/o 7.

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

7. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria.
8. Se i dispositivi di addestramento al volo simulato fanno parte di un corso approvato per l'abilitazione per tipo, devono essere impiegati per l'addestramento pratico ed il test. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:
- la qualificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato come stabilito nella parte OR;
  - la qualificazione dell'istruttore.

CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato 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 Procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione	P	—>	—>	—>		M	
1.4 Rullaggio secondo le istruzioni del controllo del traffico aereo o secondo quelle dell'istruttore		P	—>	—>			
1.5 Procedure e controlli pre-decollo compreso il controllo della potenza	P	—>	—>	—>		M	
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo							
2.1 Profili normali di decollo in VFR; Operazioni su pista (STOL e VTOL), incluso vento al traverso Eliporti elevati Eliporti al livello del suolo		P	—>	—>		M	
2.2 Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulato)		P	—>				

CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
2.3.1 Interruzione del decollo: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo		P	—>			M	
2.3.2 Decollo con avaria motore simulata dopo aver superato il punto di decisione: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo		P	—>			M	
2.4 Discesa in autorotazione fino al suolo in modalità elicottero (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			M Solo FFS	
2.4.1 Discesa in autorotazione in modalità velivolo (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)		P	—>			M Solo FFS	
2.5 Profili normali di atterraggio in VFR; operazioni su pista (STOL e VTOL) eliporti elevati eliporti al livello del suolo		P	—>	—>		M	
2.5.1 Atterraggio con avaria motore simulata dopo aver superato il punto di decisione: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo							

CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
2.6 Riattaccata o atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata prima del punto di decisione		P	—>			M	
SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure:							
3 Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione):						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti di questa sezione
3.1 Motore	P	—>	—>				
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	—>	—>				

CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
3.10 Dispositivi di avviso stallo o idonei ad evitare lo stallo e per aumentare la stabilità	P	—>	—>				
3.11 Radar meteo, radio altimetro, transponder, impianto di avviso di prossimità del terreno (se installato)	P	—>	—>				
3.12 Sistema del carrello	P	—>	—>				
3.13 Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	—>	—>				
3.14 Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistema di gestione del volo	P	—>	—>				
3.15 Impianto flap	P	—>	—>				
<b>SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza</b>							
4 Procedure anormali e di emergenza (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione)						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti di questa sezione
4.1 Simulazione di incendio p.e. motore, APU, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione, qualora opportuno	P	—>	—>				
4.2 Controllo e rimozione fumo	P	—>	—>				
4.3 Avarie motore, arresto e riavvio (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile) inclusa la conversione OEI da modalità elicottero a velivolo e viceversa	P	—>	—>			Solo FFS	

CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
4.4 Scarico rapido carburante (simulato, se installato)	P	—>	—>				
4.5 Turbolenza per variazione di velocità del vento (Windshear) in decollo e in atterraggio (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)			P			Solo FFS	
4.6 Avaria simulata della pressurizzazione in cabina/discesa di emergenza (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			Solo FFS	
4.7 Evento ACAS (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			Solo FFS	
4.8 Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio	P	—>	—>				
4.9 Avaria all'impianto di trasmissione	P	—>	—>			Solo FFS	
4.10 Uscita dallo stallo completo (con o senza potenza) o dopo l'attivazione dell'avviso di stallo in configurazione di salita, crociera e avvicinamento (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	—>	—>			Solo FFS	
4.11 Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo	P	—>	—>				
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*	



CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
5.2 Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	P*	—>*	—>*			M*	
5.3 Procedure d'attesa	P*	—>*	—>*				
5.4 Avvicinamento di precisione fino ad un'altezza di decisione non inferiore ai 60 m (200 piedi)	P*	—>*	—>*				
5.4.1 Manualmente, senza l'ausilio del flight director	P*	—>*	—>*			M* (Solo test abilitazione)	
5.4.2 Manualmente, con l'ausilio del flight director	P*	—>*	—>*				
5.4.3 Utilizzando l'autopilota	P*	—>*	—>*				
5.4.4 Manualmente, con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) e continuata fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*			M*	
5.5 Avvicinamento non di precisione fino all'altezza minima di discesa MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6 Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*	—>*	—>*				
5.6.1 Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*				
5.6.2 Riattaccata con un motore inoperativo simulato dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*					M*	

CATEGORIA CONVERTIPLANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
5.7 Discesa in autorotazione in IMC con recupero di potenza fino al suolo su pista in modalità elicottero (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P*	—>*	—>*			M* Solo FFS	
5.8 Recupero da assetti inusuali (questo dipende dalla qualità del FFS)	P*	—>*	—>*			M*	
SEZIONE 6 — Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (CAT II/III)							
6 Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (CAT II/III). Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del convertiplano necessari per conseguire la certificazione del tipo di avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi).							
6.1 Interruzione del decollo con minimi valori di visibilità di pista (RVR) autorizzati		P	—>			M*	
6.2 Avvicinamenti ILS in condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applicabile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordinamento dei membri di equipaggio (SOP)		P	—>	—>		M*	

CATEGORIA CONVERTIPIANO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	PL	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controlato in FFS PL	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
6.3 Riattaccata dopo gli avvicinamenti come indicato al punto 6.2, al raggiungimento della DH. L'addestramento deve comprendere la riattaccata per (simulata) insufficiente RVR, per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto all'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli strumenti di bordo prima del raggiungimento della DH, riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo		P	—>	—>		M*	
6.4 Atterraggi con riferimenti visivi stabiliti alla DH a seguito di un avvicinamento strumentale. A seconda dello specifico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un atterraggio automatico, se praticabile		P	—>			M*	
SEZIONE 7 — Equipaggiamento opzionale							
7 Uso di equipaggiamento opzionale		P	—>	—>			

#### E. Requisiti specifici per la categoria dirigibili

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

#### TOLLERANZA NELLA PROVA DI VOLO

2. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
  - i) manovrare il dirigibile nell'ambito delle sue limitazioni;
  - ii) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
  - iii) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;

- iv) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche;
  - v) mantenere il controllo del dirigibile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra;
  - vi) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura d'incapacitazione di un membro dell'equipaggio; e
  - vii) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio.
3. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del dirigibile utilizzato.

a) Limiti del volo in IFR:

Altezza:

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

Mantenimento della rotta:

rilevamento radio	± 5°
avvicinamento di precisione	mezzo punto di deflessione, azimut e sentiero di discesa

Prua:

operazioni normali	± 5°
operazioni anormali/emergenze	± 10°

b) Limiti del volo in VFR:

Altezza:

generalmente	± 100 piedi
--------------	-------------

Prua:

operazioni normali	± 5°
operazioni anormali/emergenze	± 10°

CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/TEST DI ABILITAZIONE/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

4. I seguenti simboli significano:

P = Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di un'abilitazione per tipo, ove applicabile.

5. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (—>).

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

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

OTD = Altro dispositivo di addestramento

As = Dirigibile

- a) I richiedenti il test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo per dirigibili devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6.
- b) I richiedenti il rinnovo o del ripristino dei controlli di professionalità dell'abilitazione per tipo per dirigibili devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6.
- c) Le voci con l'asterisco (\*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Qualora questa condizione non sia soddisfatta durante l'abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo viene limitata soltanto al VFR.
7. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria.
8. Se i dispositivi di addestramento al volo simulato fanno parte di un corso per l'abilitazione per tipo, devono essere impiegati per l'addestramento pratico ed il test. Al corso vengono applicati i seguenti criteri:
- a) la qualificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato come stabilito nella parte OR;
- b) la qualificazione dell'istruttore.

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

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS As	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	As			
1.5 Procedure e controlli pre-decollo	P	—>	—>	—>		M	
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo							
2.1 Profili normali di decollo in VFR			P	—>		M	
2.2 Decolli con avaria motore simulata			P	—>		M	
2.3 Decollo con pesantezza > 0 (decollo pesante)			P	—>			
2.4 Decollo con pesantezza < 0 (decollo leggero)			P	—>			
2.5 Procedura normale di salita			P	—>			
2.6 Salita all'altezza di pressione			P	—>			
2.7 Riconoscimento dell'altezza di pressione			P	—>			
2.8 Volo alla o prossimo all'altezza di pressione			P	—>		M	
2.9 Discesa normale e avvicinamento			P	—>			
2.10 Profilo normale di atterraggio in VFR			P	—>		M	
2.11 Atterraggio con pesantezza > 0 (atterraggio pesante)			P	—>		M	
2.12 Atterraggio con pesantezza < 0 (atterraggio leggero)			P	—>		M	
Lasciata intenzionalmente in bianco							

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	As	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS As	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure							
3 Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione):						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti di questa sezione
3.1 Motore	P	—>	—>	—>			
3.2 Pressurizzazione del pallone	P	—>	—>	—>			
3.3 Pitot/impianto delle prese statiche	P	—>	—>	—>			
3.4 Impianto carburante	P	—>	—>	—>			
3.5 Impianto elettrico	P	—>	—>	—>			
3.6 Impianto idraulico	P	—>	—>	—>			
3.7 Comandi di volo e trim	P	—>	—>	—>			
3.8 Impianto camere di compensazione (Ballonet)	P	—>	—>	—>			
3.9 Autopilota/flight director	P	—>	—>	—>			
3.10 Dispositivi per aumentare la stabilità	P	—>	—>	—>			
3.11 Radar meteo, radio altimetro, transponder, impianto di avviso di prossimità del terreno (se installato)	P	—>	—>	—>			
3.12 Impianto carrello di atterraggio	P	—>	—>	—>			

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	As	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS As	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
3.13 Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	—>	—>	—>			
3.14 Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistema di gestione del volo	P	—>	—>	—>			
Lasciata intenzionalmente in bianco							
SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza							
4 Procedure anormali e di emergenza (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione)						M	Obbligo di selezionare minimo 3 parti di questa sezione
4.1 Procedure antincendio, motore, APU, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione, se possibile	P	—>	—>	—>			
4.2 Rilevamento e rimozione fumo	P	—>	—>	—>			
4.3 Avaria motore, arresto e riavvio In particolari fasi del volo, inclusa avaria motore multipla	P	—>	—>	—>			
4.4 Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio	P	—>	—>	—>			
4.5 Avaria all'impianto di trasmissione	P	—>	—>	—>		Solo FFS	
4.6 Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo	P	—>	—>	—>			



CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS As	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	As			
SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)							
5.1 Decollo strumentale: la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo	p*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Avaria motore simulata durante la partenza	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Procedure d'attesa	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Avvicinamento di precisione fino ad un'altezza di decisione non inferiore ai 60 m (200 piedi)	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Manualmente, senza l'ausilio del flight director	p*	—>*	—>*	—>*		M* (soltanto test di abilitazione)	
5.4.2 Manualmente, con l'ausilio del flight director	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 Utilizzando l'autopilota	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Manualmente, con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) e continuata fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Avvicinamento non di precisione fino all'altezza minima di discesa MDA/H	p*	—>*	—>*	—>*		M*	

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	As	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS As	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure							
5.6 Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1 Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2 Riattaccata con un motore inoperativo simulato dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Uscita da assetti inusuali (questo dipende dalla qualità del FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
SEZIONE 6 — Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (CAT II/III)							
6 Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (CAT II/III). Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del dirigibile necessari per conseguire la certificazione del tipo di avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi)							

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
	OTD	FTD	FFS	As	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS As	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
6.1 Interruzione del decollo con minimi valori di visibilità di pista (RVR) autorizzati		P	—>			M*	
6.2 Avvicinamenti ILS In condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applicabile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordinamento dei membri di equipaggio (SOP)		P	—>			M*	
6.3 Riattaccata Dopo gli avvicinamenti come indicato al punto 6.2, al raggiungimento della DH. L'addestramento deve comprendere anche la riattaccata per insufficiente RVR (simulata), per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto all'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli strumenti di bordo prima del raggiungimento della DH, e riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo		P	—>			M*	
6.4 Atterraggi Con riferimenti visivi stabiliti alla DH a seguito di un avvicinamento strumentale. A seconda dello specifico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un atterraggio automatico, se praticabile		P	—>			M*	

CATEGORIA DIRIGIBILE	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ	
					Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Controllato in FFS As	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	As			
SEZIONE 7 — Equipaggiamento opzionale							
7	Uso di equipaggiamento opzionale	P	—>				

## 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:

- 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;
- dimostrare di conoscere le relative parti della parte OPS e della parte FCL;
- dimostrare la competenza linguistica in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
- 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 parte FCL.515	ATPL(A), con abilitazione per tipo limitata a copilota	Dimostrare la capacità ad operare come pilota in comando secondo l'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 parte FCL.310 e dalla parte FCL.615, lettera b) ii) soddisfare i rimanenti requisiti della parte FCL.720.A, lettera c)	CPL/IR(A) con accredito della teoria ATPL	Non applicabile	d)
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 conformemente ai requisiti della parte OPS 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 parte FCL.720.A, lettera c)	CPL/IR(A) con accredito della teoria ATPL	Non applicabile	e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
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		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)	Ottenere l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo conformemente alla parte FCL	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 parte FCL.310	Come al punto 4), lettera h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 in conformità alle regole IFR	Abilitazione al volo notturno se i privilegi del volo notturno non sono inclusi nell'abilitazione al volo strumentale	PPL/IR(A) (IR limitata a PPL)	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla parte FCL.615, lettera b)	j)
PPL(A)	≥ 70 su velivoli	Dimostrare la capacità di usare i radioaiuti	PPL(A)		(k)

(\*) I titolari di licenza CPL che già possiedono un'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.

## 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.

### 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:

- 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;
- dimostrare di conoscere le relative parti della parte OPS e della parte FCL;
- dimostrare la competenza linguistica in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;

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(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)
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 del volo e prestazioni del volo prescritte nella parte FCL.515 e FCL.615b)	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 del volo e prestazioni del volo prescritte dalla parte FCL.310 e parte FCL.615, lettera b); ii) soddisfare i rimanenti requisiti della parte FCL.720.Hb)	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 parte FCL.720.H, lettera b)	CPL/IR(H) con accredito della teoria ATPL(H) parte FCL	Non applicabile	h)



(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
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)
CPL/IR(H)	< 500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni del volo prescritte dalla parte FCL.310 e parte 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 del volo e prestazioni del volo prescritte dalla parte 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 del volo e prestazioni del volo prescritte dalla parte 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	Abilitazione al volo notturno; se i privilegi del volo notturno non sono inclusi nell'abilitazione al volo strumentale	PPL/IR(H) (IR limitata a PPL)	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla parte 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 velivoli 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 precedente.

## 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)
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.

## ALLEGATO III

## REQUISITI PER L'ACCETTAZIONE DELLE LICENZE RILASCIATE DA O PER CONTO DI PAESI TERZI

## A. CONVALIDA DELLE LICENZE

**Generalità**

1. Una licenza di pilotaggio rilasciata in conformità ai requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo può essere convalidata dall'autorità competente di uno Stato membro.

I piloti devono richiedere all'autorità competente dello Stato membro in cui risiedono o in cui sono stabiliti o, se non risiedono nel territorio dello Stato membro, lo stato in cui l'operatore per il quale effettuano o intendono effettuare attività di volo ha il suo luogo principale dell'attività.

2. Il periodo della convalida di una licenza non deve eccedere 1 anno, sempre che la licenza di base rimanga valida.

Questo periodo può essere esteso una volta dall'autorità competente che ha rilasciato la convalida se, durante il periodo della convalida, il pilota abbia fatto richiesta, o stia frequentando un corso di addestramento, per il rilascio di una licenza conformemente alla parte FCL. Questa estensione deve coprire il periodo di tempo necessario per rilasciare la licenza conformemente alla parte FCL.

I titolari di una licenza accettata da uno Stato membro devono esercitare i loro privilegi conformemente ai requisiti specificati nella parte FCL.

**Licenze di pilotaggio per il trasporto aereo commerciale e altre attività commerciali**

3. Nel caso delle licenze di pilotaggio per il trasporto aereo commerciale e altre attività commerciali, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:

- a) completare, come test di abilitazione, i requisiti per il rinnovo della parte FCL per l'abilitazione per tipo o per classe, relativi ai privilegi della licenza posseduta;
- b) dimostrare di conoscere le relative parti della parte OPS e della parte FCL;
- c) dimostrare di aver acquisito la conoscenza della lingua inglese in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
- d) essere titolare di un valido certificato medico di classe 1, rilasciato conformemente alla parte medica;
- e) nel caso di velivoli, soddisfare i requisiti di esperienza indicati nella tabella seguente:

Licenza posseduta	Ore di volo totali	Privilegi	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 ore come pilota in comando su velivoli ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio plurimo come pilota in comando	a)
ATPL(A) or CPL(A)/IR (*)	> 1 500 ore come pilota in comando o copilota su velivoli ad equipaggio plurimo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio plurimo come copilota	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 ore come pilota in comando in trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di un'abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio singolo come pilota in comando	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 ore come pilota in comando o copilota su velivoli ad equipaggio singolo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio singolo come copilota conformemente alla parte OPS	d)
ATPL(A), CPL a)/IR, CPL(A)	> 700 ore su velivoli diversi dai TMG, incluse 200 ore nel ruolo delle attività per il quale si voglia ottenere l'accettazione, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi in velivoli in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 come pilota in comando nel trasporto aereo commerciale, incluse 500 ore in operazioni con idrovolante	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio singolo come pilota in comando	f)

(\*) I titolari della CPL(A)/IR su velivoli ad equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza teorica ICAO ATPL(A) prima dell'accettazione.

f) nel caso di elicotteri, soddisfare i requisiti di esperienza indicati nella tabella seguente:

Licenza posseduta	Ore di volo totali	Privilegi	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) con abilitazione IR valida	> 1 000 ore come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come pilota in comando in operazioni VFR e IFR	a)
ATPL(H) senza privilegi IR	> 1 000 ore come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come pilota in comando in operazioni VFR	b)
ATPL(H) con abilitazione IR valida	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR e IFR	c)
ATPL(H) senza privilegi IR	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 ore come pilota in comando in trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di un'abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio singolo come pilota in comando	f)
ATPL(H) con o senza privilegi IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 ore su elicotteri diversi da quelli certificati secondo la CS-27/29 o equivalenti, incluse 200 ore nel ruolo delle attività per il quale si voglia ottenere l'accettazione, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi in elicotteri in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	g)

(\*) I titolari della CPL(H)/IR su elicotteri ad equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza teorica ICAO ATPL prima dell'accettazione.

#### Licenze di pilotaggio per attività non commerciali con un'abilitazione al volo strumentale

4. Nel caso delle licenze di pilota privato con un'abilitazione al volo strumentale, o licenze CPL e ATPL con un'abilitazione al volo strumentale dove il pilota intende soltanto esercitare i privilegi di pilota privato, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:
- completare il test di abilitazione per l'abilitazione al volo strumentale e le abilitazioni per tipo o per classe corrispondenti ai privilegi della licenza posseduta, in conformità all'appendice 7 e all'appendice 9 della parte FCL;
  - dimostrare di aver acquisito la conoscenza teorica in materia di regolamentazione aeronautica, codici meteorologici aeronautici, pianificazione e prestazioni del volo (IR) e prestazioni umane;
  - dimostrare di aver acquisito la conoscenza della lingua inglese in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
  - essere almeno titolare di un valido certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago;
  - possedere un'esperienza minima di almeno 100 ore di tempo di volo strumentale come pilota in comando nella corrispondente categoria di aeromobili.

**Licenze di pilotaggio per attività non commerciali senza un'abilitazione al volo strumentale**

5. Nel caso delle licenze di pilota privato, o licenze CPL e ATPL senza un'abilitazione al volo strumentale dove il pilota intende soltanto esercitare i privilegi di pilota privato, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:
- a) dimostrare di aver acquisito la conoscenza teorica in materia di regolamentazione aeronautica e prestazioni umane;
  - b) superare il test di abilitazione PPL come definito nella parte FCL;
  - c) soddisfare i corrispondenti requisiti della parte FCL per il rilascio di un'abilitazione per tipo o per classe, relativi ai privilegi della licenza posseduta;
  - d) essere almeno titolare di un certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago;
  - e) dimostrare di aver acquisito le competenze linguistiche in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
  - f) possedere un'esperienza minima di almeno 100 ore come pilota nella corrispondente categoria di aeromobili.

**Convalida delle licenze di pilotaggio per compiti specifici di durata limitata**

6. In deroga alle disposizioni dei paragrafi precedenti, nel caso di voli del produttore, gli Stati membri possono accettare una licenza rilasciata conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo per un massimo di 12 mesi per compiti specifici di durata limitata, come voli di istruzione per prima immissione in servizio, dimostrazione, voli di trasferimento o voli di prova, sempre che il richiedente soddisfi i seguenti requisiti:
- a) possieda una corrispondente licenza, certificato medico e abilitazioni associate o qualifiche rilasciate conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago;
  - b) sia assunto, direttamente o indirettamente, da un produttore di velivoli.

In questo caso i privilegi del titolare della licenza vengono limitati all'effettuare attività di istruzione di volo ed esami per il rilascio iniziale delle abilitazioni per tipo, la supervisione delle attività iniziali del volo di linea dai piloti dell'operatore, voli di rilascio o di trasferimento, volo di linea iniziale, dimostrazioni di volo o voli di prova.

**B. CONVERSIONE DELLE LICENZE**

1. Una licenza PPL/BPL/SPL, CPL o ATPL rilasciata in conformità ai requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo può essere convertita in una PPL/BPL/SPL parte FCL con un'abilitazione per classe o per tipo ad equipaggio singolo dall'autorità competente di uno Stato membro.

Il pilota deve presentare richiesta all'autorità competente dello Stato membro dove risiede o è stabilito.

2. Il titolare della licenza deve soddisfare i seguenti requisiti minimi per la corrispondente categoria di aeromobili:
- a) superare un esame scritto in regolamentazione aeronautica e prestazioni umane;
  - b) superare il test di abilitazione PPL, BPL o SPL, ove applicabile, come definito nella parte FCL;
  - c) soddisfare i requisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione per classe o per tipo, conformemente alla sottoparte H;
  - d) essere almeno titolare di un certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente alla parte medica;
  - e) dimostrare di aver acquisito le competenze linguistiche in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
  - f) aver completato almeno 100 ore di volo come pilota.

**C. ACCETTAZIONE DELLE ABILITAZIONI PER CLASSE O PER TIPO**

1. Una valida abilitazione per classe o per tipo contenuta in una licenza rilasciata da un paese terzo può essere inserita in una licenza parte FCL sempre che il richiedente:
- a) soddisfi i requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione per classe o per tipo conformemente alla parte FCL;
  - b) superi il corrispondente test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo o per classe conformemente alla parte FCL;
  - c) stia effettuando attività di volo;

- d) abbia non meno di:
- i) per le abilitazioni per classe su velivolo, 100 ore di esperienza di volo come pilota in quella classe;
  - ii) per le abilitazioni per tipo su velivolo, 500 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo;
  - iii) per elicotteri monomotore con una massa massima al decollo certificata fino a 3 175 kg, 100 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo;
  - iv) per tutti gli altri elicotteri, 350 ore di esperienza di volo come pilota in quella classe.
-

## ALLEGATO IV

**[PARTE MEDICA]**

## SOTTOPARTE A

**REQUISITI GENERALI**

## SEZIONE 1

**Disposizioni generali****MED.A.001 Autorità competente**

Ai fini della presente parte, l'autorità competente è:

- a) per i centri aeromedici (AeMC):
  - 1) l'autorità designata dallo Stato membro che ospita la sede principale dell'AeMC;
  - 2) se l'AeMC ha sede in un paese terzo, l'Agenzia;
- b) per gli esaminatori aeromedici (AME):
  - 1) l'autorità designata dallo Stato membro che ospita la sede principale degli AME;
  - 2) se la sede principale di un AME si trova in un paese terzo, l'autorità designata dallo Stato membro al quale l'AME si rivolge per il rilascio del relativo certificato;
- c) per i medici generici (GMP), l'autorità designata dallo Stato membro al quale il medico generico dichiara la sua attività;
- d) per gli specialisti di medicina del lavoro (OHMP) che valutano l'idoneità medica dell'equipaggio di cabina, l'autorità designata dallo Stato membro in cui risiede il membro dell'equipaggio di cabina.

**MED.A.005 Ambito di applicazione**

La presente parte stabilisce i requisiti per:

- a) il rilascio, la validità, la riconvalida e il rinnovo del certificato medico richiesto per esercitare i privilegi di una licenza di pilota o di allievo pilota;
- b) l'idoneità medica dell'equipaggio di cabina;
- c) la certificazione degli esaminatori aeromedici (AME); e
- d) la qualifica di medici generici (GMP) e specialisti di medicina del lavoro (OHMP).

**MED.A.010 Definizioni**

Ai fini della presente parte valgono le seguenti definizioni:

- «conclusioni mediche accreditate», le valutazioni formulate da uno o più esperti medici approvati dall'autorità competente per il rilascio delle licenze, sulla base di criteri oggettivi e non discriminatori, ai fini del caso interessato, consultando ove necessario esperti in operazioni di volo e altri esperti,
- «valutazione», le conclusioni relative all'idoneità medica di una persona sulla base della valutazione della sua storia clinica e/o degli esami aeromedici richiesti nella presente parte e ulteriori esami ove necessario, e/o analisi mediche quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, ECG, misurazione della pressione sanguigna, analisi del sangue e radiografie,
- «sicurezza cromatica», la capacità di un richiedente di distinguere prontamente i colori utilizzati nella navigazione aerea e di individuare correttamente i colori delle luci di navigazione,
- «specialista dell'occhio», un oftalmologo o uno specialista dei problemi della vista qualificato in optometria e con una formazione che gli permetta di riconoscere condizioni patologiche,

- «esame», ispezione visiva, palpazione, percussione, auscultazione o altre metodologie di esame, in particolare per la diagnosi delle patologie,
- «indagine», l'accertamento di una sospetta condizione patologica di un candidato mediante esami e test al fine di verificare la presenza o l'assenza di una condizione medica,
- «autorità competente per il rilascio delle licenze», l'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza o alla quale una persona si rivolge per il rilascio di una licenza, ovvero, quando la persona non ha ancora presentato domanda di rilascio, l'autorità competente ai sensi della presente parte,
- «limitazione», una condizione indicata sul certificato medico, sulla licenza o sul rapporto medico dell'equipaggio di cabina, che deve essere rispettata nell'esercizio dei privilegi della licenza o della certificazione del personale di cabina,
- «errore refrattivo», la deviazione dall'emmetropia misurata in diottrie nel meridiano più ametropo, utilizzando metodi standard.

#### **MED.A.015 Riservatezza medica**

Tutte le persone che intervengono in sede di visita medica, valutazione e certificazione, devono garantire che venga sempre rispettata la riservatezza medica.

#### **MED.A.020 Diminuzione dell'idoneità medica**

- a) I titolari di licenza non possono esercitare in nessun momento i privilegi della stessa e delle relative abilitazioni o certificazioni qualora:
- 1) siano consapevoli di una diminuzione della loro idoneità medica che li potrebbe rendere incapaci di esercitare in sicurezza tali privilegi;
  - 2) assumano o utilizzino un farmaco, prescritto o non prescritto, che potrebbe interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza;
  - 3) ricevano un trattamento medico, chirurgico o di altro tipo che possa interferire con la sicurezza del volo.
- b) Inoltre, i titolari di licenza sono tenuti a rivolgersi senza indugio a un consulente aeromedico qualora:
- 1) abbiano subito un intervento chirurgico o una procedura invasiva;
  - 2) abbiano cominciato ad assumere regolarmente un farmaco;
  - 3) abbiano subito una lesione personale significativa che comporti l'incapacità di operare come membro dell'equipaggio di condotta;
  - 4) abbiano sofferto di una patologia significativa che comporti l'incapacità di operare come membro dell'equipaggio di condotta;
  - 5) siano in stato di gravidanza;
  - 6) siano stati ricoverati in ospedale o in una clinica medica;
  - 7) debbano cominciare a usare lenti correttive.
- c) In questi casi:
- 1) i titolari di certificati medici di classe 1 e classe 2 devono richiedere la consulenza di un centro aeromedico (AeMC) o un esaminatore aeromedico (AME), che valutano l'idoneità medica dei titolari di licenza e decidono se sono idonei a riprendere l'esercizio dei loro privilegi;
  - 2) i titolari di certificati medici LAPL devono richiedere la consulenza di un centro aeromedico (AeMC) o di un esaminatore aeromedico (AME), ovvero del medico generico (GMP) che ha firmato il certificato medico. L'AeMC, l'AME o il medico generico valutano l'idoneità medica dei titolari di licenza e decidono se sono idonei a riprendere l'esercizio dei loro privilegi.



- d) I membri dell'equipaggio di cabina non devono operare su un aeromobile e, se del caso, non devono esercitare i privilegi del certificato di equipaggio di cabina, ove siano consapevoli di una diminuzione della loro idoneità medica, nella misura in cui tale condizione possa renderli incapaci di assolvere i propri compiti e responsabilità;
- e) Inoltre, ove si trovino nelle condizioni mediche specificate alle lettere da b), paragrafo 1 a b), paragrafo 5), i membri dell'equipaggio di cabina sono tenuti a richiedere senza indugio la consulenza di un AME, di un AeMC, o di uno specialista di medicina del lavoro, a seconda dei casi. L'AeMC, l'AME o lo specialista di medicina del lavoro valutano l'idoneità medica dei titolari di licenza e decidono se sono idonei a riprendere l'esercizio dei loro privilegi.

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

- a) Nell'effettuare le visite e le valutazioni mediche, AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti:
- 1) a garantire che sia possibile comunicare con la persona senza barriere linguistiche;
  - 2) a informare la persona in merito alle conseguenze derivanti dalla comunicazione di dichiarazioni incomplete, imprecise o false sulla propria storia clinica.
- b) Dopo aver completato le visite e le valutazioni aeromediche, AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti:
- 1) a comunicare alla persona interessata se è idonea, non idonea o rinviata, a seconda dei casi, all'autorità competente per il rilascio delle licenze, all'AeMC o all'AME;
  - 2) a informare la persona interessata in merito a eventuali limitazioni all'addestramento al volo o ai privilegi della licenza o al certificato di equipaggio di cabina, a seconda dei casi;
  - 3) se la persona è stata giudicata non idonea, a informarla in merito al suo diritto di presentare ricorso; e
  - 4) nel caso dei richiedenti un certificato medico, a presentare immediatamente all'autorità competente per il rilascio delle licenze un rapporto completo, firmato o autenticato elettronicamente, che includa il risultato della valutazione e una copia del certificato medico.
- c) AeMC, AME, medici generici e specialisti di medicina del lavoro sono tenuti a conservare i documenti contenenti informazioni dettagliate sulle visite e le valutazioni mediche effettuate in conformità della presente parte, nonché i relativi risultati in conformità della legislazione nazionale.
- d) Se richiesto nell'ambito di attività di certificazione e/o sorveglianza, AeMC, AME e medici generici sono tenuti a presentare all'esaminatore medico dell'autorità competente, su richiesta di quest'ultimo, tutti i documenti e i rapporti aeromedici ed eventuali altre informazioni pertinenti.

#### SEZIONE 2

#### **Requisiti per la certificazione medica**

#### **MED.A.030 Certificati medici**

- a) Un allievo pilota non può pilotare da solo se non è in possesso di un certificato medico, come richiesto per la relativa licenza.
- b) I richiedenti e i titolari di una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL) devono possedere almeno un certificato medico LAPL.
- c) I richiedenti e i titolari di una licenza di pilota privato (PPL), una licenza di pilota di aliante (SPL), o una licenza di pilota di mongolfiera (BPL) devono possedere almeno un certificato medico di classe 2.
- d) I richiedenti e i titolari di una SPL o una BPL che effettuano voli commerciali in aliante o mongolfiera devono possedere almeno un certificato medico di classe 2.
- e) Se a una PPL o LAPL si aggiunge un'abilitazione notturna, il titolare della licenza deve essere cromaticamente sicuro.
- f) I richiedenti e i titolari di una licenza di pilota commerciale (CPL), di una licenza di pilota con equipaggio plurimo (MPL), o di una licenza di pilota per il trasporto aereo (ATPL) devono possedere un certificato medico di classe 1.
- g) Se a una PPL è aggiunta un'abilitazione al volo strumentale, il titolare della licenza deve sottoporsi all'audiometria tonale pura secondo la periodicità e gli standard richiesti per i titolari di certificato medico di classe 1.
- h) Il titolare di una licenza non può, in qualsiasi momento, detenere più di un certificato medico rilasciato in conformità alla presente parte.

**MED.A.035 Richiesta di certificato medico**

- a) La richiesta di certificato medico deve essere presentata in un formato stabilito dall'autorità competente.
- b) I richiedenti un certificato medico devono fornire all'AeMC, all'AME o al medico generico, a seconda dei casi:
- 1) una prova della loro identità;
  - 2) una dichiarazione firmata:
    - i) contenente i dati medici relativi alla loro storia clinica;
    - ii) indicante che si sono sottoposti in precedenza a una visita per ottenere un certificato medico e, in questo caso, specificando da chi è stata effettuata e con quale esito;
    - iii) indicante se sono stati giudicati non idonei o se il loro certificato medico è stato revocato o sospeso.
- c) Per la riconvalida o il rinnovo del certificato medico, i richiedenti devono presentare quest'ultimo all'AeMC, AME o al medico generico prima di sottoporsi ai relativi esami.

**MED.A.040 Rilascio, riconvalida e rinnovo di certificati medici**

- a) Un certificato medico può essere rilasciato, riconvalidato o rinnovato soltanto dopo che sono stati completati gli esami medici richiesti ed è stata effettuata una valutazione dell'idoneità.
- b) Rilascio iniziale:
- 1) i certificati medici di classe 1 sono rilasciati da un centro aeromedico (AeMC);
  - 2) i certificati di classe 2 sono rilasciati da un AeMC o un esaminatore aeromedico (AME);
  - 3) i certificati medici LAPL sono rilasciati da un AeMC, un AME o, se consentito dalla legislazione nazionale dello Stato membro in cui è rilasciata la licenza, da un medico generico (GMP).
- c) Riconvalida e rinnovo:
- 1) i certificati medici di classe 1 e classe 2 sono riconvalidati o rinnovati da un AeMC o un AME;
  - 2) i certificati medici LAPL sono riconvalidati o rinnovati da un AeMC, un AME o, se consentito dalla legislazione nazionale dello Stato membro in cui è rilasciata la licenza, da un medico generico.
- d) L'AeMC, l'AME o il medico generico rilasciano, riconvalidano o rinnovano un certificato medico solo se:
- 1) il richiedente ha fornito una storia clinica completa e, su richiesta dell'AeMC, dell'AME o del medico generico, i risultati di esami e test clinici effettuati dal medico del richiedente o da medici specialisti; e
  - 2) l'AeMC, l'AME o il medico generico hanno effettuato una valutazione aeromedica basata sugli esami e test clinici richiesti per tale certificato medico, al fine di verificare se il richiedente soddisfa tutti i requisiti pertinenti della presente parte.
- e) L'AME, l'AeMC o, in caso di rinvio, l'autorità competente per il rilascio delle licenze, prima di rilasciare, riconvalidare o rinnovare un certificato medico, possono invitare il richiedente a sottoporsi ad ulteriori visite e indagini mediche, se indicato sulla base del quadro clinico.
- f) L'autorità competente per il rilascio delle licenze può rilasciare o, a seconda dei casi, rimettere un certificato medico, se:
- 1) un caso è oggetto di rinvio;
  - 2) ha ravvisato la necessità di correggere informazioni riportate sul certificato.

**MED.A.045 Validità, riconvalida e rinnovo di certificati medici**a) *Validità*

- 1) I certificati medici di classe 1 sono validi per un periodo di 12 mesi.
- 2) Il periodo di validità dei certificati medici di classe 1 è ridotto a 6 mesi per i titolari di licenza che:
  - i) operano in attività di trasporto aereo commerciale con un solo pilota per il trasporto di passeggeri e abbiano compiuto 40 anni;
  - ii) hanno compiuto 60 anni.
- 3) I certificati medici di classe 2 sono validi per un periodo di:
  - i) 60 mesi finché il titolare della licenza raggiunge i 40 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 40 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 42 anni;
  - ii) 24 mesi tra i 40 e i 50 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 50 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 51 anni; e
  - iii) 12 mesi dopo i 50 anni di età.
- 4) I certificati medici LAPL sono validi per un periodo di:
  - i) 60 mesi finché il titolare della licenza raggiunge i 40 anni. Un certificato medico rilasciato prima dei 40 anni cessa di essere valido dopo che il titolare della licenza ha compiuto 42 anni;
  - ii) 24 mesi dopo i 40 anni di età.
- 5) Il periodo di validità di un certificato medico, ivi compresi eventuali esami o indagini speciali ad esso associati, s'intende:
  - i) determinato dall'età del richiedente alla data in cui si sottopone all'esame medico; e
  - ii) calcolato a partire dalla data dell'esame medico in caso di rilascio iniziale e rinnovo, e a partire dalla data di scadenza del precedente certificato medico in caso di riconvalida.

b) *Riconvalida*

Le visite e/o le valutazioni mediche per la riconvalida di un certificato medico possono essere effettuate fino a 45 giorni prima della data di scadenza dello stesso.

c) *Rinnovo*

- 1) Se il titolare di un certificato medico non soddisfa le disposizioni di cui alla lettera b), deve sottoporsi a una visita e/o valutazione medica ai fini del rinnovo.
- 2) Nel caso di certificati medici di classe 1 e classe 2:
  - i) se il certificato medico è scaduto da oltre 2 anni, AeMC o AME effettuano la visita di rinnovo solo dopo la valutazione dei documenti aeromedici del richiedente;
  - ii) se il certificato medico è scaduto da oltre 5 anni, si applicano i requisiti per il rilascio iniziale e la valutazione si basa sui requisiti per la riconvalida.
- 3) Nel caso di certificati medici LAPL, l'AeMC, l'AME o il medico generico valutano la storia clinica del richiedente ed effettuano l'esame e/o la valutazione aeromedici in conformità al punto MED.B.095.

**MED.A.050 Rinvio**

- a) Se il richiedente un certificato medico di classe 1 o classe 2 viene rinviato all'autorità competente per il rilascio delle licenze in conformità del punto MED.B.001, l'AeMC o l'AME provvedono a trasferire la relativa documentazione medica a tale autorità.

- b) Se il richiedente un certificato medico LAPL viene rinviato a un AME o un AeMC in conformità al punto MED.B.001, il medico generico provvede a trasferire la relativa documentazione medica all'AeMC o AME.

#### SOTTOPARTE B

### REQUISITI PER I CERTIFICATI MEDICI DEI PILOTI

#### SEZIONE 1

#### *Disposizioni generali*

#### **MED.B.001 Limitazioni ai certificati medici**

##### a) *Limitazioni ai certificati medici di classe 1 e classe 2*

- 1) Se il richiedente non soddisfa pienamente i requisiti per la classe di certificato medico pertinente, ma non si ritiene che possa mettere a rischio la sicurezza del volo, il centro aeromedico o l'esaminatore aeromedico provvedono:
  - i) nel caso di richiedenti un certificato medico di classe 1, a rinviare la decisione sull'idoneità del richiedente all'autorità competente per il rilascio delle licenze, come indicato nella presente sottoparte;
  - ii) nei casi in cui nella presente sottoparte non sia indicato il rinvio all'autorità competente per il rilascio delle licenze, a valutare se il richiedente è in grado di svolgere in sicurezza i propri compiti, rispettando una o più limitazioni annotate sul certificato medico, e a rilasciare il certificato medico assortito di limitazioni, se necessario;
  - iii) nel caso di richiedenti di un certificato medico di classe 2, a valutare se il richiedente è in grado di svolgere in sicurezza i propri compiti rispettando una o più limitazioni annotate sul certificato medico, e a rilasciare il certificato medico, se necessario assortito di limitazioni, consultandosi con l'autorità competente per il rilascio delle licenze;
  - iv) il centro aeromedico o l'esaminatore aeromedico possono riconvalidare o rinnovare un certificato medico con le medesime limitazioni senza rinviare il richiedente all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

##### b) *Limitazioni ai certificati medici LAPL*

- 1) Se un medico generico, dopo aver debitamente esaminato la storia clinica del richiedente, conclude che quest'ultimo non soddisfa pienamente i requisiti per l'idoneità medica, deve rinviarlo a un centro aeromedico (AeMC) o a un esaminatore aeromedico (AME), salvo quando sia richiesta una limitazione relativa esclusivamente all'uso di lenti correttive.
- 2) In caso di rinvio del richiedente di un certificato medico LAPL, l'AeMC o l'AME devono tenere in debito conto il punto MED.B.095, valutare se il richiedente è in grado di svolgere i propri compiti in sicurezza rispettando una o più limitazioni indicate sul certificato medico e rilasciare il certificato medico con le necessarie limitazioni. L'AeMC o l'AME aeromedico devono sempre prendere in considerazione la necessità di vietare al pilota di trasportare passeggeri (Operational Passenger Limitation, OPL).
- 3) Il medico generico può riconvalidare o rinnovare un certificato medico LAPL con la medesima limitazione senza rinviare il richiedente a un AeMC o AME.

##### c) Nel valutare la necessità di una limitazione, occorre considerare in particolare:

- 1) se da una valutazione medica accreditata risulta che in particolari circostanze l'incapacità del richiedente di soddisfare un requisito, numerico o di altro tipo, è tale per cui è improbabile che l'esercizio dei privilegi della licenza per cui ha presentato domanda metta a rischio la sicurezza del volo;
- 2) la capacità, la competenza e l'esperienza del richiedente in merito alle operazioni da compiere.

##### d) *Codici delle limitazioni operative*

- 1) Limitazione operativa in equipaggio multiplo (OML — Soltanto classe 1)
  - i) Quando il titolare di una licenza CPL, ATPL o MPL non soddisfa pienamente i requisiti del certificato medico di classe 1 ed è stato rinviato all'autorità competente per il rilascio delle licenze, quest'ultima valuta se il certificato medico può essere rilasciato con una OML «valida solo per le funzioni di copilota o con un copilota qualificato». Tale valutazione è effettuata dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.

- ii) Il titolare di un certificato medico con una limitazione OML può pilotare un aeromobile solo in caso di attività in equipaggio multiplo, quando l'altro pilota è pienamente qualificato per il tipo di aeromobile interessato, non è soggetto a una OML e non ha compiuto i 60 anni.
  - iii) La limitazione OML per i certificati medici di classe 1 può essere imposta o revocata esclusivamente dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- 2) Limitazione operativa pilota di sicurezza (OSL — Classe 2 e privilegi LAPL)
- i) Il titolare di un certificato medico con una limitazione OSL può pilotare un aeromobile solo se è presente a bordo un altro pilota pienamente qualificato per esercitare la funzione di comandante su tale classe o tipo di aeromobile, se l'aeromobile è dotato di doppi comandi e l'altro pilota siede ai comandi.
  - ii) La limitazione OSL per i certificati medici di classe 2 può essere imposta o revocata da un AeMC o un AME in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- 3) Limitazione operativa al trasporto di passeggeri (OPL — Classe 2 e privilegi LAPL)
- i) Il titolare di un certificato medico con limitazione OPL può pilotare un aeromobile soltanto se non sono presenti passeggeri a bordo.
  - ii) La limitazione OPL per i certificati medici di classe 2 può essere imposta da un AeMC o un AME in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
  - iii) La limitazione OPL per i certificati medici LAPL può essere imposta da un AeMC o un AME.
- e) Al titolare di un certificato medico possono essere imposte altre limitazioni se ciò è necessario per garantire la sicurezza del volo.
- f) Eventuali limitazioni imposte al titolare di un certificato medico devono essere riportate sullo stesso.

## SEZIONE 2

### *Requisiti medici per i certificati medici di classe 1 e 2*

#### **MED.B.005 Aspetti generali**

- a) Il richiedente un certificato medico deve essere esente da:
- 1) anomalie, congenite o acquisite;
  - 2) malattie o disabilità attive, latenti, acute o croniche;
  - 3) ferite, danni o conseguenze negative di interventi chirurgici;
  - 4) conseguenze o effetti collaterali dovuti all'assunzione di farmaci, prescritti o non prescritti, per motivi terapeutici, diagnostici o preventivi,
- che possano determinare un grado di incapacità funzionale tale da interferire con l'esercizio dei privilegi della pertinente licenza in condizioni di sicurezza, o suscettibili di rendere il richiedente improvvisamente incapace di esercitare i privilegi della licenza in condizioni di sicurezza.
- b) Nei casi in cui la decisione sull'idoneità fisica del richiedente un certificato di classe 1 sia rinviata all'autorità competente per il rilascio delle licenze, quest'ultima può delegare la decisione a un AeMC, salvo quando è necessaria una OML.
- c) Nei casi in cui la decisione sull'idoneità fisica del richiedente un certificato di classe 2 sia rinviata all'autorità competente per il rilascio delle licenze, quest'ultima può delegare la decisione a un AeMC o a un AME, salvo quando è necessaria una OSL o una OPL.

#### **MED.B.010 Apparato cardiovascolare**

- a) *Esame*
- 1) È prevista l'esecuzione di un normale elettrocardiogramma (ECG) a riposo a 12 derivazioni con relativo referto su indicazione clinica; e:
    - i) per un certificato medico di classe 1, in occasione della visita per il primo rilascio dello stesso, e in seguito ogni 5 anni fino ai 30 anni di età, ogni 2 anni fino ai 40 anni di età, annualmente fino ai 50 anni di età e successivamente in occasione di tutte le visite per la riconvalida e il rinnovo;
    - ii) per un certificato medico di classe 2, in occasione della prima visita dopo i 40 anni di età e in seguito ogni 2 anni dopo i 50 anni di età.

- 2) È necessario effettuare una valutazione cardiovascolare più approfondita se il quadro clinico lo richiede.
  - 3) Per un certificato medico di classe 1, è prevista una valutazione cardiovascolare più approfondita in occasione della prima visita per la riconvalida o il rinnovo dopo i 65 anni di età e successivamente ogni 4 anni.
  - 4) Per un certificato medico di classe 1, è richiesta una valutazione dei lipidi sierici, ivi compreso il colesterolo, in occasione della visita per il primo rilascio del certificato e successivamente in occasione della prima visita medica dopo i 40 anni di età.
- b) *Apparato cardiovascolare — Aspetti generali*
- 1) I richiedenti non devono soffrire di disturbi cardiovascolari che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
  - 2) I richiedenti di un certificato medico di classe 1 affetti dai seguenti disturbi sono giudicati non idonei:
    - i) aneurisma dell'aorta toracica o addominale soprarenale, prima o dopo un intervento chirurgico;
    - ii) anomalia funzionale significativa di una delle valvole cardiache;
    - iii) trapianto di cuore o cuore/polmone.
  - 3) I richiedenti un certificato medico di classe 1 con una storia clinica o diagnosi conclamata di uno dei seguenti disturbi sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze:
    - i) malattie vascolari periferiche, prima o dopo intervento chirurgico;
    - ii) aneurisma dell'aorta addominale, prima o dopo intervento chirurgico;
    - iii) anomalie delle valvole cardiache poco significative in termini funzionali;
    - iv) chirurgia delle valvole cardiache;
    - v) anomalie di pericardio, miocardio o endocardio;
    - vi) anomalia congenita del cuore, prima o dopo un intervento chirurgico correttivo;
    - vii) sincope vasovagale ricorrente;
    - viii) trombosi arteriosa o venosa;
    - ix) embolia polmonare;
    - x) disturbo cardiovascolare che richiede una terapia anticoagulante sistemica.
  - 4) I richiedenti un certificato medico di classe 2 con diagnosi conclamata di uno dei disturbi specificati ai precedenti punti 2 e 3 devono essere valutati da un cardiologo in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze prima che si possa considerare una valutazione di idoneità.
- c) *Pressione sanguigna*
- 1) La pressione sanguigna deve essere misurata in occasione di ogni visita.
  - 2) La pressione sanguigna del richiedente deve rientrare nei limiti della norma.
  - 3) I richiedenti un certificato medico di classe 1:
    - i) affetti da ipotensione sintomatica; o
    - ii) la cui pressione arteriosa sistolica ecceda significativamente i 160 mmHg e/o la pressione diastolica i 95 mmHg, con o senza trattamentosono giudicati non idonei.

- 4) Durante la fase iniziale della terapia farmacologica per il controllo della pressione sanguigna è prevista una sospensione temporanea dell'idoneità medica per verificare l'assenza di effetti collaterali significativi.

d) *Coronaropatie*

- 1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da:
- i) sospetta ischemia miocardica;
  - ii) coronaropatia asintomatica minore che non richiede una terapia anti-angina;
- sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze e devono sottoporsi a un esame cardiologico per escludere un'ischemia miocardica prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.
- 2) I richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti dai disturbi specificati al punto 1) devono sottoporsi a un esame cardiologico prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.
- 3) I richiedenti affetti dai seguenti disturbi sono giudicati non idonei:
- i) ischemia miocardica;
  - ii) coronaropatia sintomatica;
  - iii) sintomi di coronaropatia controllati farmacologicamente.
- 4) I richiedenti un certificato medico di classe 1 con una storia clinica o una diagnosi conclamata di uno dei seguenti disturbi sono giudicati non idonei:
- i) ischemia miocardica;
  - ii) infarto del miocardio;
  - iii) rivascolarizzazione a seguito di coronaropatia.
- 5) I richiedenti un certificato medico di classe 2 che risultano asintomatici a seguito di infarto miocardico o intervento chirurgico per coronaropatia devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze. Per la riconvalida di un certificato medico di classe 1 i richiedenti sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

e) *Disturbi del ritmo/conduzione*

- 1) I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze in presenza di disturbi significativi della conduzione cardiaca o del ritmo, ivi compresi i seguenti:
- i) disturbi del ritmo sopraventricolare, tra cui disfunzione seno atriale parossistica o stabilizzata, fibrillazione atriale e/o flutter (aritmia) e pause sinusali asintomatiche;
  - ii) blocco di branca sinistro completo;
  - iii) blocco atrioventricolare Mobitz tipo 2;
  - iv) tachicardia complessa larga e/o stretta;
  - v) pre-eccitazione ventricolare;
  - vi) QT prolungato asintomatico;
  - vii) modello di Brugada nell'elettrocardiogramma.
- 2) I richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti dai disturbi specificati al punto 1) devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

3) I richiedenti affetti dai seguenti disturbi:

- i) blocco di branca incompleto;
- ii) blocco di branca destro completo;
- iii) deviazione stabile dell'asse sinistro;
- iv) bradicardia sinusale asintomatica;
- v) tachicardia sinusale asintomatica;
- vi) complessi ventricolari o sopraventricolari ectopici uniformi, isolati e asintomatici;
- vii) blocco atrioventricolare di primo grado;
- viii) blocco atrioventricolare Mobitz tipo 1;

possono essere giudicati idonei in assenza di altre anomalie e a seguito di una valutazione cardiologica soddisfacente.

4) I richiedenti con una storia clinica di:

- i) terapia di ablazione;
- ii) impianto di pacemaker;

devono sottoporsi a una valutazione cardiovascolare soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze. I richiedenti un certificato medico di classe 2 sono valutati in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

5) I richiedenti affetti dai seguenti disturbi sono giudicati non idonei:

- i) malattia seno-atriale sintomatica;
- ii) blocco atrioventricolare completo;
- iii) QT prolungato sintomatico;
- iv) sistema di defibrillazione automatico impiantabile;
- v) pacemaker ventricolare antitachicardia.

#### **MED.B.015 Apparato respiratorio**

a) I richiedenti con una compromissione significativa della funzionalità polmonare sono giudicati non idonei. È possibile procedere a una valutazione di idoneità una volta che la funzionalità polmonare sia stata ripristinata e sia soddisfacente.

b) Per il certificato medico di classe 1, i richiedenti devono sottoporsi a test della funzionalità polmonare in occasione della visita iniziale e su indicazione clinica.

c) Per il certificato medico di classe 2, i richiedenti devono sottoporsi a test della funzionalità polmonare su indicazione clinica.

d) I richiedenti con una storia clinica o una diagnosi conclamata di:

- 1) asma che necessita di terapia farmacologica;
- 2) malattie infiammatorie attive dell'apparato respiratorio;
- 3) sarcoidosi attiva;
- 4) pneumotorace;
- 5) sindrome da apnea notturna;



6) intervento di chirurgia toracica di grande portata;

7) pneumonectomia;

devono sottoporsi a una valutazione della funzionalità respiratoria con esito soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. I richiedenti con una diagnosi conclamata dei disturbi specificati ai punti 3 e 5 devono sottoporsi a una valutazione cardiologica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.

e) Valutazione aeromedica:

1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti dai disturbi specificati alla precedente lettera d) sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;

2) i richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti dai disturbi specificati alla precedente lettera d) sono valutati in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

f) I richiedenti un certificato medico di classe 1 che sono stati sottoposti a una pneumonectomia totale sono giudicati non idonei.

#### **MED.B.020 Apparato digerente**

a) I richiedenti non devono essere affetti da alcuna malattia funzionale o strutturale del tratto gastro-intestinale o dei suoi annessi che possa interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

b) I richiedenti con postumi di malattie o interventi chirurgici in qualsiasi parte del tubo digerente o dei suoi annessi in grado di causare inabilitazione al volo, in particolare ostruzioni dovute a stenosi o compressione, sono giudicati non idonei.

c) I richiedenti devono essere esenti da ernie in grado di provocare sintomi inabilitanti.

d) I richiedenti affetti da disturbi del sistema gastrointestinale, tra cui:

1) disturbi dispeptici ricorrenti che richiedono cure mediche;

2) pancreatiti;

3) calcoli biliari sintomatici;

4) una diagnosi conclamata o una storia clinica di malattie intestinali infiammatorie croniche;

5) postumi di interventi chirurgici del tratto digestivo o dei suoi annessi, ivi compresi interventi che comportino l'escissione totale o parziale o la deviazione di uno di questi organi;

sono giudicati non idonei. È possibile procedere a una valutazione di idoneità dopo l'esito positivo di una terapia o il completo recupero dopo un intervento chirurgico e previa valutazione gastroenterologica soddisfacente.

e) Valutazione aeromedica:

1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 a cui sono stati diagnosticati i disturbi specificati ai punti 2, 4 e 5 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;

2) l'idoneità dei richiedenti di certificati di classe 2 affetti da pancreatite è valutata in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

#### **MED.B.025 Sistemi metabolico ed endocrino**

a) I richiedenti non devono essere affetti da alcuna malattia metabolica, nutrizionale o endocrina, funzionale o strutturale, che possa interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

b) I richiedenti con disfunzioni metaboliche nutrizionali o endocrine possono essere giudicati idonei ove sia dimostrata la stabilità della condizione e a seguito di una valutazione aeromedica soddisfacente.

c) *Diabete mellito*

1) I richiedenti affetti da diabete mellito che richiede la somministrazione di insulina sono giudicati non idonei.

2) I richiedenti affetti da diabete mellito che non richiede la somministrazione di insulina sono giudicati non idonei, salvo quando sia possibile dimostrare che il livello di zucchero nel sangue è sotto controllo.

## d) Valutazione aeromedica:

- 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 che necessitano di terapie diverse dall'insulina per il controllo del livello di zucchero nel sangue sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
- 2) l'idoneità dei richiedenti certificati di classe 2 che necessitano di terapie diverse dall'insulina per il controllo del livello di zucchero nel sangue è determinata in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

**MED.B.030 Ematologia**

- a) I richiedenti non devono essere affetti da alcuna malattia ematologica che possa interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) Per un certificato medico di classe 1, occorre effettuare il test dell'emoglobina in occasione di ogni visita per il rilascio dello stesso.
- c) I richiedenti affetti da disturbi ematologici, quali:

- 1) disturbi della coagulazione, emorragici o trombotici;
- 2) leucemia cronica;

possono essere giudicati idonei a seguito di una valutazione aeromedica soddisfacente.

## d) Valutazione aeromedica:

- 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da disturbi specificati alla precedente lettera c) sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
  - 2) l'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti da disturbi specificati alla precedente lettera c) è determinata in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- e) I richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da una delle malattie ematologiche specificate di seguito sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze:
    - 1) emoglobina anomala, comprese (elenco non esaustivo), anemia, policitemia o emoglobinopatia;
    - 2) ingrandimento significativo delle ghiandole linfatiche;
    - 3) ingrandimento della milza.

**MED.B.035 Apparato genito-urinario**

- a) I richiedenti non devono essere affetti da alcuna malattia funzionale o strutturale dell'apparato renale o genito-urinario o dei suoi annessi che possa interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) L'esame delle urine deve far parte di ogni visita aeromedica. Le urine non devono contenere elementi anomali considerati patologici.
- c) I richiedenti con postumi di malattie o interventi chirurgici ai reni o alle vie urinarie in grado di provocare inabilitazione, in particolare ostruzioni dovute a stenosi o compressione, sono giudicati non idonei.
- d) I richiedenti con disturbi genito-urinari, quali:

- 1) malattie renali;
- 2) uno o più calcoli urinari o precedenti di coliche renali;

possono essere giudicati idonei a seguito di una valutazione renale/urologica soddisfacente.

- e) I richiedenti che abbiano subito un intervento chirurgico importante all'apparato urinario che comporti una totale o parziale escissione o una deviazione dei relativi organi sono giudicati non idonei e sottoposti a una nuova valutazione dopo il completo recupero, prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. Nel caso dei richiedenti un certificato medico di classe 1, la nuova valutazione viene effettuata dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.

**MED.B.040 Malattie infettive**

- a) I richiedenti non devono avere una storia medica né una diagnosi clinica conclamata di malattie infettive che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti HIV positivi possono essere giudicati idonei previa valutazione aeromedica soddisfacente. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

**MED.B.045 Ostetricia e ginecologia**

- a) Le richiedenti non devono presentare malattie ostetriche o ginecologiche funzionali o strutturali che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) Le richiedenti che hanno subito un ginecologico di rilievo sono giudicate non idonee fino alla loro completa guarigione.
- c) *Gravidanza*
  - 1) In caso di gravidanza, ove AeMC o AME ritengano che la titolare della licenza sia idonea ad esercitare le sue funzioni, il periodo di validità del certificato medico s'intende limitato alla fine della ventiseiesima settimana di gestazione e successivamente s'intende sospeso. Tale sospensione viene revocata dopo il completo recupero al termine della gravidanza.
  - 2) Le titolari di certificati medici di classe 1 possono esercitare i privilegi delle rispettive licenze solo fino alla ventiseiesima settimana di gestazione con una limitazione OML. Fatto salvo il punto MED.B.001, nel caso di cui trattasi l'OML può essere imposta e revocata da AeMC o AME.

**MED.B.050 Apparato muscolo-scheletrico**

- a) I richiedenti non devono presentare anomalie a ossa, articolazioni, muscoli o tendini, congenite o acquisite, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti devono avere un'altezza sufficiente in posizione seduta, una lunghezza sufficiente delle braccia e delle gambe e un'adeguata forza muscolare per l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- c) I richiedenti devono presentare un uso funzionale soddisfacente dell'apparato muscolo-scheletrico che consenta l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza. L'idoneità dei richiedenti viene determinata in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

**MED.B.055 Psichiatria**

- a) I richiedenti non devono avere una storia medica né una diagnosi clinica conclamata di malattie, disabilità, disordini o disturbi psichiatrici, acuti o cronici, congeniti o acquisiti, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti affetti da disturbi mentali o comportamentali dovuti all'uso o all'abuso di alcool o altre sostanze psicotrope sono giudicati non idonei, in attesa del recupero e dell'eliminazione della dipendenza dall'uso di tali sostanze, a seguito di una valutazione psichiatrica soddisfacente dopo un trattamento con esito positivo. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- c) I richiedenti affetti da disturbi psichiatrici quali:
  - 1) disordini dell'umore;
  - 2) disordini nevrotici;
  - 3) disordini della personalità;
  - 4) disturbi mentali o comportamentali;devono sottoporsi a una valutazione psichiatrica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.
- d) I richiedenti con una storia di atti autolesionistici deliberati, singoli o ripetuti, sono giudicati non idonei. I richiedenti devono sottoporsi a una valutazione psichiatrica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità.

## e) Valutazione aeromedica:

- 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti dai disturbi specificati alle precedenti lettere b), c) e d) sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
  - 2) l'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 affetti dai disturbi specificati alle precedenti lettere b), c) e d) viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- f) I richiedenti con una storia o una diagnosi clinica conclamata di schizofrenia, schizotimia o disturbi delusionali sono giudicati non idonei.

**MED.B.060 Psicologia**

- a) I richiedenti non devono presentare carenze psicologiche accertate che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) Può essere richiesta una valutazione psicologica nell'ambito di una visita specialistica psichiatrica o neurologica, o a complemento della stessa.

**MED.B.065 Neurologia**

- a) I richiedenti non devono presentare una storia medica o una diagnosi clinica conclamata di malattie neurologiche che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) I richiedenti con una storia o diagnosi clinica conclamata di:
  - 1) epilessia;
  - 2) episodi ricorrenti di disturbi della coscienza di causa incerta;sono giudicati non idonei.
- c) I richiedenti con una storia o diagnosi clinica conclamata di:
  - 1) epilessia senza episodi ricorrenti dopo l'età di 5 anni;
  - 2) epilessia senza episodi ricorrenti e senza necessità di cure per più di 10 anni;
  - 3) anomalie epilettiformi nell'EEG e onde lente focali;
  - 4) malattia progressiva o non progressiva del sistema nervoso;
  - 5) un singolo episodio di disturbo della coscienza di causa incerta;
  - 6) perdita di coscienza dopo una ferita alla testa;
  - 7) lesione cerebrale penetrante;
  - 8) lesione spinale o dei nervi periferici;

devono sottoporsi a un'ulteriore valutazione prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

**MED.B.070 Sistema visivo**

- a) I richiedenti non devono presentare anomalie funzionali degli occhi o dei loro annessi, né condizioni patologiche attive, congenite o acquisite, acute o croniche, né postumi di interventi oculistici o traumi, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

b) *Esame*

- 1) Per un certificato medico di classe 1:
  - i) la visita iniziale deve comprendere un esame oculistico completo, che in seguito viene effettuato periodicamente, a seconda della refrazione e delle prestazioni funzionali dell'occhio; e
  - ii) tutte le visite di riconvalida e rinnovo devono prevedere un esame oculistico di routine.
- 2) Per un certificato medico di classe 2:
  - i) la visita iniziale e tutte le visite di riconvalida e rinnovo devono prevedere un esame oculistico di routine; e
  - ii) un esame oculistico completo deve essere effettuato quando indicato clinicamente.
- c) L'acutezza visiva da lontano, con o senza correzione, deve essere la seguente:
  - 1) nel caso di certificati medici di classe 1, 6/9 (0,7) o più in ciascun occhio separatamente, con acutezza visiva binoculare di 6/6 (1,0) o più;
  - 2) nel caso di certificati medici di classe 2, 6/12 (0,5) o più in ciascun occhio separatamente, con acutezza visiva binoculare di 6/9 (0,7) o più. I richiedenti con una visione inferiore alla norma in un occhio possono essere giudicati idonei in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze a seguito di una valutazione oftalmica soddisfacente;
  - 3) i richiedenti il primo rilascio di un certificato medico di classe 1 con una visione inferiore alla media in un occhio sono giudicati non idonei. Alla riconvalida, i richiedenti che evidenzino una visione inferiore alla norma in un occhio sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze e possono essere giudicati idonei ove siano improbabili interferenze con l'esercizio sicuro della licenza posseduta.
- d) I richiedenti devono essere in grado di leggere una tavola N5 (o equivalente) a 30-50 cm e una tavola N14 (o equivalente) a 100 cm, con correzione, se prescritta.
- e) I richiedenti di un certificato medico di classe 1 devono dimostrare di possedere un campo visivo normale e una normale funzione binoculare.
- f) I richiedenti che abbiano subito un intervento chirurgico agli occhi possono essere giudicati idonei a seguito di una valutazione oftalmica soddisfacente.
- g) I richiedenti con una diagnosi clinica di cheratocono possono essere giudicati idonei a seguito di una visita di un oftalmologo con esito soddisfacente. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- h) I richiedenti affetti da:
  - 1) astigmatismo;
  - 2) anisometropia;possono essere giudicati idonei a seguito di un esame oftalmico soddisfacente.
- i) I richiedenti affetti da diplopia sono giudicati non idonei.
- j) Occhiali e lenti a contatto. Se una funzione visiva soddisfacente si ottiene solo con l'utilizzo di correzioni:
  - 1) i) per la visione da lontano, nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza si devono portare occhiali o lenti a contatto;
  - ii) per la visione da vicino, nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza deve essere disponibile un paio di occhiali per l'uso da vicino;
  - 2) un paio di occhiali correttivi di riserva deve essere prontamente disponibile per l'uso immediato nell'esercizio dei privilegi della pertinente licenza;
  - 3) la correzione deve permettere una funzione visiva ottimale, essere ben tollerata e adatta per scopi aeronautici;
  - 4) le eventuali lenti a contatto utilizzate devono essere per la visione da lontano, monofocali, non colorate e ben tollerate;
  - 5) i richiedenti con un elevato errore refrattivo devono utilizzare lenti a contatto o occhiali con lenti a indice elevato;

- 6) per soddisfare i requisiti visivi non deve essere utilizzato più di un paio di occhiali;
- 7) l'utilizzo di lenti ortocheratologiche non è consentito.

**MED.B.075 Percezione dei colori**

- a) I richiedenti devono dimostrare di essere in grado di percepire prontamente i colori necessari per lo svolgimento sicuro svolgimento delle loro funzioni.
- b) *Esame*
  - 1) Per il primo rilascio di un certificato medico, i richiedenti devono superare il test di Ishihara.
  - 2) I richiedenti che non superano il test di Ishihara devono sottoporsi ad ulteriori test di percezione dei colori per stabilire se sono cromaticamente sicuri.
- c) Nel caso di certificati medici di classe 1, i richiedenti devono avere una normale percezione dei colori ed essere cromaticamente sicuri. I richiedenti che non superano gli ulteriori test di percezione dei colori sono giudicati non idonei. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- d) Nel caso di certificati medici di classe 2, ove i richiedenti non abbiano una percezione soddisfacente dei colori, i privilegi della licenza di volo sono limitati alle ore diurne.

**MED.B.080 Otorinolaringoiatria**

- a) I richiedenti non devono presentare anomalie funzionali di orecchie, naso, seni paranasali o gola, ivi compresa la cavità orale, i denti e la laringe, né condizioni patologiche attive, congenite o acquisite, acute o croniche, o postumi di interventi chirurgici o traumi, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) L'udito deve essere soddisfacente per l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- c) *Esame*
  - 1) L'udito deve essere controllato in tutte le visite mediche.
    - i) Nel caso di certificati medici di classe 1 e classe 2, quando alla licenza deve essere aggiunta un'abilitazione al volo strumentale, l'udito viene verificato con l'audiometria tonale pura nella prima visita e nelle successive visite di riconvalida o rinnovo, ogni cinque anni fino ai 40 anni di età e in seguito ogni due anni.
    - ii) Nella visita iniziale, i richiedenti sottoposti a controllo con audiometria tonale pura non devono avere una perdita di udito superiore a 35 dB alle frequenze 500, 1 000 e 2 000 Hz, o superiore a 50 dB a 3 000 Hz in ciascun orecchio. Alla visita di riconvalida o rinnovo, i richiedenti con una perdita di udito superiore devono dimostrare una capacità uditiva funzionale soddisfacente.
    - iii) I richiedenti con ipoacusia devono dimostrare una capacità uditiva funzionale soddisfacente.
  - 2) Un esame completo orecchio-naso-gola deve essere effettuato per il primo rilascio di un certificato medico di classe 1 e in seguito periodicamente, se indicato sulla base del quadro clinico.
- d) I richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da:
  - 1) processi patologici attivi, acuti o cronici, dell'orecchio medio o interno;
  - 2) perforazione non guarita o disfunzione della membrana timpanica;
  - 3) disturbi della funzione vestibolare;
  - 4) restrizione significativa dei passaggi nasali;
  - 5) disfunzioni dei seni paranasali;
  - 6) significativa malformazione o infezione acuta o cronica della cavità orale o del tratto respiratorio superiore;
  - 7) disturbi significativi della parola o della voce;devono sottoporsi a ulteriori esami medici e valutazioni, per accertare che la condizione non interferisca con l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza posseduta.

e) Valutazione aeromedica:

- 1) i richiedenti un certificato medico di classe 1 affetti da disturbi della funzione vestibolare sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze;
- 2) l'idoneità dei richiedenti di certificati medici di classe 2 affetti da disturbi della funzione vestibolare viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.

#### **MED.B.085 Dermatologia**

I richiedenti non devono essere affetti da malattie dermatologiche conclamate che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.

#### **MED.B.090 Oncologia**

- a) I richiedenti non devono presentare patologie maligne conclamate, di tipo primario o secondario, che possano interferire con l'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) Dopo il trattamento della patologia maligna, i richiedenti devono sottoporsi a una valutazione oncologica soddisfacente prima che si possa procedere a una valutazione di idoneità. I richiedenti un certificato medico di classe 1 sono rinviati all'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'idoneità dei richiedenti un certificato medico di classe 2 viene stabilita in consultazione con l'autorità competente per il rilascio delle licenze.
- c) I richiedenti con una storia o una diagnosi clinica conclamata di tumore maligno intracerebrale sono giudicati non idonei.

### SEZIONE 3

#### **Requisiti specifici per certificati medici LAPL**

#### **MED.B.095 Visite e/o valutazioni mediche dei richiedenti di certificati medici LAPL**

- a) I richiedenti di certificati medici LAPL sono valutati sulla base delle migliori pratiche di medicina aeronautica.
- b) Occorre prestare un'attenzione particolare alla storia clinica completa del richiedente.
- c) La valutazione iniziale, tutte le successive valutazioni dopo i 50 anni di età e le valutazioni nel caso in cui l'esaminatore non sia in possesso della storia clinica del richiedente, comprendono quantomeno i seguenti esami:
  - 1) esami clinici;
  - 2) pressione arteriosa;
  - 3) esame delle urine;
  - 4) capacità visiva;
  - 5) capacità uditiva.
- d) Le valutazioni successive — dopo la valutazione iniziale e in seguito fino ai 50 anni di età — comprendono:
  - 1) la valutazione della storia clinica del titolare di certificato medico LAPL;
  - 2) i punti di cui alla lettera c), se ritenuto necessario dall' AeMC, dall'AME o dal medico generico, in conformità delle migliori in conformità alle migliori pratiche della medicina aeronautica.

### SOTTOPARTE C

#### **REQUISITI PER L'IDONEITÀ MEDICA DELL'EQUIPAGGIO DI CABINA**

### SEZIONE 1

#### **Requisiti generali**

#### **MED.C.001 Aspetti generali**

I membri dell'equipaggio di cabina esercitano i compiti e le funzioni richiesti dalle norme di sicurezza dell'aviazione su un aeromobile solo se soddisfano i requisiti indicati nella presente parte.

**MED.C.005 Valutazioni aeromediche**

- a) I membri dell'equipaggio di cabina devono sottoporsi a valutazioni aeromediche al fine di verificare se sono esenti da disturbi fisici o mentali che potrebbero comportare l'inabilitazione o l'incapacità di svolgere i compiti e le funzioni loro assegnati.
- b) Ciascun membro dell'equipaggio di cabina deve sottoporsi a una valutazione aeromedica prima di essere assegnato al primo incarico su un aeromobile, e successivamente a intervalli di massimo 60 mesi.
- c) Le valutazioni aeromediche sono effettuate da un AME, un AeMC, o da uno o di uno specialista di medicina del lavoro, se sono soddisfatti i requisiti previsti al punto MED.D.040.

## SEZIONE 2

***Requisiti per la valutazione aeromedica dell'equipaggio di cabina*****MED.C.020 Aspetti generali**

I membri dell'equipaggio di cabina devono essere esenti da:

- a) anomalie, congenite o acquisite;
- b) malattie o disabilità attive, latenti, acute o croniche;
- c) ferite, danni o conseguenze negative di interventi chirurgici; e
- d) conseguenze o effetti collaterali dell'assunzione di farmaci, prescritti o non prescritti, a titolo terapeutico, diagnostico o preventivo; che possano determinare un grado di incapacità funzionale tale da comportare l'inabilitazione o l'incapacità di svolgere i compiti e le funzioni di sicurezza loro assegnati.

**MED.C.025 Contenuto delle valutazioni aeromediche**

- a) Una valutazione aeromedica iniziale deve comprendere almeno quanto segue:
  - 1) una valutazione della storia clinica del candidato membro dell'equipaggio di cabina; e
  - 2) un esame clinico degli aspetti seguenti:
    - i) apparato cardiovascolare;
    - ii) apparato respiratorio;
    - iii) apparato muscolo-scheletrico;
    - iv) otorinolaringoiatria;
    - v) sistema visivo; e
    - vi) percezione dei colori.
- b) Ciascuna valutazione aeromedica successiva deve comprendere:
  - 1) una valutazione della storia clinica del membro dell'equipaggio di cabina; e
  - 2) un esame clinico se ritenuto necessario, in conformità delle migliori in conformità alle migliori pratiche della medicina aeronautica.
- c) Ai fini delle lettere a) e b), in caso di dubbio o se il quadro clinico lo richiede, la valutazione aeromedica di un membro dell'equipaggio di cabina deve comprendere ulteriori esami medici, test o indagini che siano ritenuti necessari dall'AME, dall'AeMC o da uno specialista di medicina del lavoro.

## SEZIONE 3

***Requisiti aggiuntivi per i richiedenti o i titolari di un attestato di equipaggio di cabina*****MED.C.030 Rapporto medico sull'equipaggio di cabina**

- a) Al completamento di ciascuna valutazione aeromedica, i richiedenti e i titolari di un attestato di equipaggio di cabina:
  - 1) ricevono un rapporto medico da AME, AeMC o da uno specialista di medicina del lavoro; e



- 2) forniscono le relative informazioni, ovvero una copia del rapporto medico sull'equipaggio di cabina, all'operatore che si avvale dei loro servizi.

b) *Rapporto medico sull'equipaggio di cabina*

Il rapporto medico sull'equipaggio di cabina indica la data della valutazione aeromedica, se il membro dell'equipaggio di cabina è stato giudicato idoneo o non idoneo, la data della successiva valutazione aeromedica e, se del caso, eventuali limitazioni. Qualsiasi altro elemento è soggetto alla riservatezza medica, in conformità del punto MED.A.015.

**MED.C.035 Limitazioni**

- a) Qualora il titolare di un attestato di equipaggio di cabina non soddisfi pienamente i requisiti medici specificati nella sezione 2, l'AME, l'AeMC o uno specialista di medicina del lavoro valutano se egli sia in grado di svolgere le proprie mansioni in sicurezza attenendosi a una o più limitazioni.
- b) Eventuali limitazioni all'esercizio dei privilegi conferiti dall'attestato di equipaggio di cabina sono specificate nel rapporto medico sull'equipaggio di cabina e possono essere revocate solo da un AME, un AeMC o da uno specialista di medicina del lavoro in consultazione con un AME.

SOTTOPARTE D

**ESAMINATORI AEROMEDICI (AME), MEDICI GENERICI (GMP), SPECIALISTI DI MEDICINA DEL LAVORO (OHMP)**

SEZIONE 1

**Esaminatori aeromedici**

**MED.D.001 Privilegi**

- a) I privilegi di un esaminatore aeromedico (AME) consistono nel rilasciare, riconvalidare e rinnovare certificati medici di classe 2 e certificati medici LAPL, nonché effettuare le relative valutazioni e esami medici.
- b) I titolari di un certificato di AME, se soddisfano i requisiti di cui al punto MED.D.015, possono richiedere l'estensione dei loro privilegi agli esami medici per la riconvalida e il rinnovo di certificati medici di classe 1.
- c) La portata delle prerogative dell'AME, ed eventuali condizioni inerenti, sono specificate nel certificato.
- d) I titolari di un certificato di AME non possono effettuare visite e valutazioni aeromediche in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato il certificato di AME, salvo quando:
  - 1) lo Stato membro ospitante abbia concesso loro l'autorizzazione ad esercitare l'attività professionale in quanto medici specializzati;
  - 2) abbiano comunicato all'autorità competente dello Stato membro ospitante l'intenzione di effettuare esami e valutazioni aeromedici e di rilasciare certificati medici nell'ambito delle loro prerogative in quanto AME; e
  - 3) abbiano ricevuto istruzioni dall'autorità competente dello Stato membro ospitante.

**MED.D.005 Domanda**

- a) La domanda di certificato di esaminatore aeromedico (AME) deve essere presentata nella forma e secondo le modalità specificate dall'autorità competente.
- b) Per richiedere un certificato di AME occorre fornire all'autorità competente le seguenti informazioni:
  - 1) dati personali e indirizzo professionale;
  - 2) documentazione che attesti l'osservanza dei requisiti stabiliti al punto MED.D.010, compreso un certificato attestante la partecipazione al corso di formazione in medicina aeronautica adeguato ai privilegi oggetto della domanda;
  - 3) una dichiarazione scritta che l'AME rilascerà certificati medici sulla base dei requisiti della presente parte.
- c) Quando l'AME effettua valutazioni aeromediche in più sedi, è tenuto a fornire all'autorità competente le informazioni pertinenti in merito a tutte le sedi in cui esercita.

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

I richiedenti un certificato di AME assortito dei privilegi per il rilascio iniziale, la riconvalida e il rinnovo di certificati medici di classe 2 devono:

- a) essere pienamente qualificati e abilitati all'esercizio della medicina e possedere un certificato di formazione specialistica;
- b) aver completato un corso di formazione di base in medicina aeronautica;
- c) dimostrare all'autorità competente:
  - 1) di disporre di strutture adeguate, nonché di procedure, documentazione e attrezzature operative idonee per le visite aeromediche; e
  - 2) di aver adottato le procedure e le condizioni necessarie per garantire la riservatezza medica.

**MED.D.015 Requisiti per l'estensione dei privilegi**

I richiedenti un certificato di AME che estenda i relativi privilegi al rilascio, alla riconvalida e al rinnovo di certificati medici di classe 1 devono possedere un certificato valido di AME e:

- a) aver effettuato almeno 30 visite per il rilascio, la riconvalida o il rinnovo di certificati medici di classe 2 in un periodo non superiore ai 5 anni precedenti la domanda;
- b) aver completato un corso di formazione avanzato in medicina aeronautica; e
- c) aver ricevuto una formazione pratica presso un AeMC o sotto la supervisione dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

**MED.D.020 Corsi di formazione in medicina aeronautica**

- a) I corsi di formazione in medicina aeronautica devono essere approvati dall'autorità competente dello Stato membro dove l'organizzazione che li impartisce ha la propria sede principale. L'organizzazione che impartisce i corsi deve dimostrare che il programma di studio è adeguato e che le persone incaricate della formazione possiedono conoscenze ed esperienza adeguate.
- b) Salvo nel caso dei corsi di aggiornamento, i corsi prevedono al termine una prova scritta sugli argomenti trattati.
- c) L'organizzazione che impartisce il corso rilascia un certificato di partecipazione ai candidati che hanno superato l'esame.

**MED.D.025 Modifiche al certificato di AME**

- a) Gli AME sono tenuti a comunicare all'autorità competente i seguenti cambiamenti che potrebbero avere rilevanza per i rispettivi certificati:
  - 1) l'AME è oggetto di un procedimento disciplinare o di un'indagine da parte di un organismo medico di regolamentazione;
  - 2) sono intervenute variazioni rispetto alle condizioni alle quali è stato concesso il certificato, compreso il contenuto delle dichiarazioni presentate con la domanda;
  - 3) non sono più soddisfatti i requisiti per il rilascio;
  - 4) sono cambiati la sede o l'indirizzo postale dell'esaminatore aeromedico.
- b) La mancata comunicazione di tali informazioni all'autorità competente può comportare la sospensione o la revoca dei privilegi del certificato sulla base di una decisione in tal senso dell'autorità competente.

**MED.D.030 Validità dei certificati di AME**

Un certificato di AME è rilasciato per un periodo non superiore a tre anni. Il certificato è riconvalidato se il titolare:

- a) continua a soddisfare le condizioni generali richieste per l'esercizio dell'attività medica e per mantenere la qualifica di medico generico ai sensi delle leggi nazionali;
- b) nel corso degli ultimi 3 anni ha frequentato corsi di aggiornamento in medicina aeronautica;

- c) ha effettuato almeno 10 visite aeromediche ogni anno;
- d) continua a conformarsi ai termini del certificato; e
- e) esercitati i suoi privilegi in conformità alla presente parte.

#### SEZIONE 2

##### *Medici generici (GMP)*

##### **MED.D.035 Requisiti per i medici generici**

- a) I medici generici possono svolgere la funzione di AME per il rilascio di certificati medici LAPL soltanto
  - 1) se esercitano la propria attività in uno Stato membro in cui i medici generici hanno un accesso adeguato alla documentazione medica completa dei richiedenti; e
  - 2) in conformità con eventuali requisiti aggiuntivi stabiliti ai sensi della legge nazionale.
- b) Per rilasciare certificati medici LAPL, i medici generici (GMP) devono essere pienamente qualificati e abilitati all'esercizio della medicina ai sensi della legislazione nazionale.
- c) I medici generici che svolgono funzioni di AME sono tenuti a comunicare la propria attività all'autorità competente.

#### SEZIONE 3

##### *Specialisti di medicina del lavoro (OHMP)*

##### **MED.D.040 Requisiti per gli specialisti di medicina del lavoro**

Gli specialisti di medicina del lavoro possono effettuare valutazioni aeromediche dell'equipaggio di cabina solo se:

- a) l'autorità competente è certa che il sistema di medicina del lavoro nazionale pertinente può garantire l'osservanza dei requisiti applicabili della presente parte;
  - b) sono abilitati all'esercizio della medicina e qualificati in medicina del lavoro ai sensi delle leggi nazionali; e
  - c) hanno acquisito conoscenze di medicina aeronautica attinenti al contesto operativo dell'equipaggio di cabina.
-









## PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2011 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, 1 edizione la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

### Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_it.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.**

**Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>**

