

**Allegati al progetto del regolamento della Commissione
sulle “Operazioni di volo – OPS”**

ALLEGATO I

DEFINIZIONI DEI TERMINI UTILIZZATI NEGLI ALLEGATI DA II A VIII

1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:
 - “Distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA)”, la lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo più zona d’arresto, a condizione che tale zona d’arresto sia dichiarata disponibile dallo Stato dell’aeroporto e sia in grado di sopportare la massa del velivolo nelle condizioni operative prevalenti.
 - “Metodi accettabili di rispondenza (AMC)”, norme non vincolanti adottate dall’Agenzia per illustrare i metodi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.
 - “Lista di controlli per l’accettazione”, un documento utilizzato per effettuare il controllo dello stato esteriore dei colli contenenti merci pericolose e il controllo dei relativi documenti al fine di verificare il rispetto di tutti i requisiti appropriati.
 - “Aeroporto adeguato”, aeroporto sul quale può operare un aeromobile tenuto conto dei requisiti prestazionali applicabili e delle caratteristiche della pista.
 - Ai fini della classificazione dei passeggeri:
 - (a) “adulto”, una persona di età uguale o superiore a 12 anni;
 - (b) “bambino/bambini”, una persona di età uguale o superiore a 2 anni ma inferiore a 12 anni; e
 - (c) “neonato”, persona di età inferiore a 2 anni.
 - “Velivolo”, un aeromobile ad ala fissa a motore più pesante dell’aria, sostenuto in volo dalla reazione dinamica dell’aria sulle sue ali.
 - “Volo con l’ausilio di un sistema di visione notturna (NVIS)”, nel caso di operazioni NVIS, la porzione di un volo notturno condotto in accordo alle regole del volo a vista (VFR) con un membro dell’equipaggio che utilizza visori notturni (NVG).
 - “Aeromobile”, qualsiasi apparecchio in grado di sostenersi nell’atmosfera grazie a reazioni dell’aria diverse dalle reazioni dell’aria sulla superficie terrestre.
 - “Metodi alternativi di rispondenza”, i metodi che propongono un’alternativa ai metodi accettabili di rispondenza esistenti o quelli che propongono nuovi metodi per stabilire la conformità con il regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative per il quale non sono stati adottati dall’Agenzia alcuni metodi accettabili di rispondenza corrispondenti.
 - “Procedura antighiaccio”, nel caso di procedure a terra, una procedura che assicura protezione contro la formazione di brina o ghiaccio e l’accumulo di neve sulle superfici trattate dell’aeromobile per un periodo limitato di tempo (tempo di tenuta).
 - “Pallone”, un aeromobile più leggero dell’aria, non motorizzato e sostenuto in volo tramite l’utilizzo di gas o riscaldatore.
 - “Membro d’equipaggio di cabina”, un membro d’equipaggio adeguatamente qualificato, diverso dall’equipaggio di condotta o un membro d’equipaggio tecnico, a cui vengono assegnati da un operatore dei compiti connessi alla sicurezza dei passeggeri e del volo durante le operazioni.

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Operazione di avvicinamento di Categoria I (CAT I)”, un avvicinamento ed atterraggio strumentale di precisione che utilizza un sistema di atterraggio strumentale (ILS), un sistema di atterraggio a microonde (MLS), GLS (sistema di atterraggio basato su un sistema globale di navigazione satellitare / sistema di incremento a terra (GNSS/GBAS)), avvicinamento radar di precisione (PAR) o GNSS usando un sistema satellitare di incremento di accuratezza (SBAS) con un'altezza di decisione (DH) non inferiore a 200 ft e una portata visiva di pista (RVR) non inferiore a 550 m per velivoli e 500 m per elicotteri.
- “Operazione di Categoria II (CAT II)”, un avvicinamento ed atterraggio strumentale di precisione che utilizza ILS o MLS con:
 - (a) DH inferiore a 200 ft ma non inferiore a 100 ft; e
 - (b) RVR non inferiore a 300 m.
- “Operazione di Categoria IIIA (CAT IIIA)”, un avvicinamento ed atterraggio strumentale di precisione che utilizza ILS o MLS con:
 - (a) DH inferiore a 100 ft; e
 - (b) RVR non inferiore a 200 m.
- “Operazione di Categoria IIIB (CAT IIIB)”, un avvicinamento ed atterraggio strumentale di precisione che utilizza ILS o MLS con:
 - (a) DH inferiore a 100 ft, o no DH; e
 - (b) RVR inferiore a 200 m ma non meno di 75 m.
- “Categoria A relativamente agli elicotteri”, un elicottero plurimotore progettato con caratteristiche di isolamento di motori e sistemi specificate nei codici di aeronavigabilità applicabili e in grado di effettuare operazioni utilizzando dati di decollo ed atterraggio stabiliti in accordo ad un concetto di avarie critiche al motore che assicura una superficie designata e capacità prestazionali adeguate per la continuazione in sicurezza del volo o per l'interruzione in sicurezza del decollo nel caso di avaria al motore.
- “Categoria B relativamente agli elicotteri”, un elicottero monomotore o plurimotore che non soddisfa gli standard di categoria A. Gli elicotteri di categoria B non hanno una capacità garantita di continuare il volo in sicurezza nel caso di avaria al motore e si assume venga eseguito un atterraggio imprevisto.
- “Specifiche di certificazione”, standard tecnici adottati dall'Agenzia che indicano i mezzi per dimostrare la conformità ai requisiti essenziali degli allegati I, IV e Va al regolamento (CE) n. 216/2008.
- “Circuitazione a vista (circling)”, la fase di un avvicinamento strumentale condotta a vista per portare un aeromobile in posizione per l'atterraggio su una pista/FATO collocata in modo tale da non consentire un avvicinamento diretto.
- “Area sgombra”, un'area rettangolare, su terra o su acqua, sotto il controllo dell'autorità competente, scelta o preparata come area idonea al di sopra della quale un velivolo può eseguire parte della sua salita iniziale fino ad una altezza specificata.
- “Base delle nubi”, l'altezza della base della più bassa copertura di nuvole osservata o prevista nella vicinanza di un aeroporto o un sito operativo, o all'interno di una specifica area di operazioni, misurata normalmente al di sopra dell'elevazione aeroportuale o, in caso di operazioni fuori costa, sopra il livello medio del mare.

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Accordo commerciale di condivisione di codice di volo (code share)”, un accordo in base al quale un operatore attribuisce il suo codice a un volo operato da un altro operatore, e vende ed emette biglietti per quel volo.
- “Area congestionata”, con riferimento ad un’area metropolitana, a una cittadina o a un insediamento si definisce “Area congestionata” ogni area utilizzata in misura prevalente per uso residenziale, commerciale o ricreativo.
- “Pista contaminata”, una pista è detta contaminata quando più del 25% dell’area della superficie della pista all’interno della lunghezza richiesta e della larghezza utilizzata è ricoperta dai seguenti elementi:
 - (a) uno strato d’acqua di oltre 3 mm (0,125 in) o di neve fondente o neve in polvere equivalente a oltre 3 mm (0,125 in) di acqua;
 - (b) neve che è stata compressa in modo da formare una massa compatta che resiste ad ulteriori compressioni mantenendosi unita o rompendosi a pezzi se si tenta di toglierla (neve compatta); o
 - (c) ghiaccio, compreso il ghiaccio acquoso.
- “Combustibile per le necessità contingenti (contingency fuel)”, la quantità di combustibile necessario per far fronte a circostanze impreviste che possono influenzare il consumo di combustibili fino all’aeroporto di destinazione.
- “Avvicinamento finale a discesa continua (CDFA)”, una tecnica, consistente con le procedure di avvicinamento stabilizzate, per effettuare il segmento di avvicinamento finale di una procedura di avvicinamento finale non di precisione con una discesa continua, senza livellamento, da un’altitudine/altezza pari o superiore all’altitudine/altezza del punto di avvicinamento finale fino ad un punto situato a circa 15 m (50 ft) al di sopra della soglia della pista d’atterraggio oppure fino al punto in cui si dovrebbe iniziare la richiamata per il tipo di velivolo utilizzato.
- “Visibilità meteorologica convertita (CMV, converted meteorological visibility)”, un valore, equivalente a una RVR, derivato dalla visibilità meteorologica riferita.
- “Membro d’equipaggio”, una persona assegnata da un operatore a svolgere dei compiti a bordo dell’aeromobile.
- “Fasi critiche del volo”, nel caso dei velivoli, la corsa di decollo, la traiettoria di volo in decollo, l’avvicinamento finale, il mancato avvicinamento, l’atterraggio compresa la decelerazione in pista e qualsiasi altra fase del volo a discrezione del pilota in comando o del comandante.
- “Fasi critiche del volo”, nel caso degli elicotteri, il rullaggio, il volo stazionario, l’avvicinamento finale, il mancato avvicinamento, l’atterraggio e qualsiasi altra fase del volo a discrezione del pilota in comando o del comandante.
- “Pista umida”, una pista la cui superficie non è asciutta, ma l’umidità non le conferisce un aspetto lucido.
- “Merci pericolose (DG)”, articoli o sostanze tali da rappresentare un rischio per la salute, la sicurezza, i beni materiali o l’ambiente e che sono riportate in un elenco di merci pericolose nelle istruzioni tecniche o che sono classificate secondo tali istruzioni.
- “Incidente relativo a merci pericolose”, un evento associato e relativo al trasporto di merci pericolose che causa ferite fatali o gravi ad una persona o danni materiali notevoli.

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Inconveniente relativo a merci pericolose”, un evento, diverso da un incidente relativo a merci pericolose, associato e relativo al trasporto di merci pericolose, non verificatosi necessariamente a bordo di un velivolo, che causa ferite ad una persona, danni materiali, incendio, rottura, spillamento, fuoriuscita di fluidi o radiazioni o altri segni di degrado dell’integrità dell’imballaggio. È considerato incidente relativo a merci pericolose anche ogni evento legato al trasporto di merci pericolose che mette in serio pericolo il velivolo o i suoi occupanti.
- “Sghiacciamento”, nel caso di procedure a terra, una procedura per mezzo della quale la brina, il ghiaccio o fanghiglia vengono rimossi da un aeromobile per ottenere una superficie incontaminata.
- “Punto definito dopo il decollo (DPATO)”, il punto, entro la fase di decollo e l’inizio salita, prima del quale la capacità dell’elicottero di continuare il volo in sicurezza, con il motore critico inoperativo, non è assicurata e un atterraggio forzato può essere necessario.
- “Punto definito sulla traiettoria di avvicinamento finale prima dell’atterraggio (DPBL)”, un punto tra la fase di avvicinamento finale e quella di atterraggio dopo il quale, in caso di avaria al motore critico, non è assicurata la capacità dell’elicottero di proseguire il volo in sicurezza e potrebbe essere richiesto un atterraggio forzato.
- “Distanza DR”, la distanza orizzontale percorsa dall’elicottero dalla fine della distanza disponibile per il decollo.
- “Contratto di noleggio a scafo nudo (dry lease agreement)”, un contratto in base al quale un aeromobile è operato sotto il certificato di operatore aereo (AOC) del locatario.
- “Massa operativa a vuoto”, la massa totale dell’aeromobile destinato a un tipo specifico d’impiego meno il combustibile consumabile e il carico pagante.
- “Pista asciutta”, una pista che non è né bagnata, né contaminata e comprende le piste pavimentate appositamente preparate con una pavimentazione rigata o porosa e mantenute in modo da conservare un coefficiente di frenatura efficace come su pista asciutta anche in presenza di umidità.
- “Area elevata di avvicinamento finale e di decollo (FATO elevata)”, una FATO almeno 3 m sopra la superficie circostante.
- “Aeroporto alternato in rotta (ERA)”, un aeroporto adeguato lungo la rotta, che può essere richiesto durante la fase di pianificazione del volo.
- “Sistema di miglioramento della visione (EVS)”, un sistema elettronico che visualizza un’immagine in tempo reale dell’ambiente esterno grazie all’uso di sensori d’immagine.
- “Area di avvicinamento finale e di decollo (FATO)”, un’area definita per operazioni di elicotteri, sulla quale si completa la fase finale della manovra di volo stazionario o di atterraggio, e dalla quale inizia la manovra di decollo. Nel caso di elicotteri che sono operati in classe 1 di prestazioni, tale area include l’area disponibile per l’interruzione del decollo.
- “Controllo dei dati relativi al volo (FDM)”, utilizzo proattivo e non punitivo dei dati digitali di volo relativi alle operazioni di routine per migliorare la sicurezza dell’aviazione.

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD)”, un dispositivo di addestramento che sia:
 - (a) nel caso di velivoli, un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (FTD), un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT) o un dispositivo di addestramento strumentale basico (BITD);
 - (b) nel caso di elicotteri, un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (FTD) o un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT).
- “Aeroporto ERA combustibile”, un aeroporto alternato in rotta scelto allo scopo di ridurre il combustibile per le necessità contingenti.
- “Sistema globale di navigazione satellitare per l’atterraggio (GLS)”, un sistema di atterraggio che usa informazioni provenienti dal sistema globale di navigazione satellitare (GNSS/GBAS) integrate con sistemi terrestri al fine di fornire all’aeromobile informazioni di guida basate sulla propria posizione laterale e verticale ottenuta dal sistema globale di navigazione satellitare (GNSS). Il sistema usa il riferimento di altitudine geometrica per determinare l’angolo di discesa del sentiero di avvicinamento.
- “Personale addetto ai servizi di emergenza a terra”, tutto il personale addetto al servizio di emergenza a terra (polizia, vigili del fuoco ecc.) nell’ambito del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS), il cui compito è pertinente con le operazioni degli elicotteri.
- “Fermo macchina”, il divieto formale impartito a un aeromobile di decollare e l’adozione delle misure a tal fine necessarie.
- “Display Head-Up (HUD)”, un sistema di visualizzazione che presenta le informazioni di volo nel campo visivo esterno di fronte al pilota senza limitare significativamente la visione verso l’esterno.
- “Sistema di atterraggio con guida Head-Up (HUDLS)”, un sistema di bordo completo che fornisce al pilota la guida in modalità head-up durante l’avvicinamento e l’atterraggio e/o mancato avvicinamento. Comprende tutti i sensori, i computer, gli alimentatori, le indicazioni e i comandi.
- “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.
- “Membro di equipaggio dell’elicottero addetto alle operazioni con il verricello (HHO)”, membro d’equipaggio tecnico che svolge un compito assegnato relativo all’utilizzo del verricello.
- “Piattaforma per elicotteri”, una FATO (Final Approach and Take off area) situata su una struttura fuori costa galleggiante o fissa.
- “Membro d’equipaggio HEMS”, membro d’equipaggio tecnico che è impiegato in voli di emergenza medica con elicottero (HEMS) con il compito di assistere le persone che, a bordo dell’elicottero, necessitano di assistenza medica e che coadiuva il pilota durante la missione.
- “Volo HEMS”, un volo effettuato con elicottero con approvazione HEMS, lo scopo del quale è di fornire assistenza medica di emergenza nei casi in cui un trasporto immediato e rapido è essenziale, e che trasporta:

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- (a) personale medico;
 - (b) forniture mediche (equipaggiamenti, sangue, organi, medicinali); o
 - (c) persone malate o ferite e altre persone direttamente coinvolte.
- “Base operativa HEMS”, base HEMS in cui i membri d’equipaggio HEMS e l’elicottero HEMS sono in attesa per operazioni HEMS.
 - “Sito operativo HEMS”, sito selezionato dal pilota responsabile durante un volo HEMS, per operazioni con verricello, per atterraggio e decollo.
 - “Volo HHO”, un volo effettuato con elicottero con approvazione HHO, lo scopo del quale è di rendere possibile il trasferimento di persone e/o merci tramite l’uso del verricello.
 - “HHO fuori costa”, volo condotto con un elicottero che opera sotto approvazione HHO, lo scopo del quale è di rendere possibile il trasferimento di persone e/o di carico con il verricello da/verso una nave o una struttura in mare aperto o verso il mare stesso.
 - “Passeggero HHO”, persona trasportata per mezzo di verricello.
 - “Sito per operazioni con verricello”, un’area specifica nella quale l’elicottero effettua un trasferimento con verricello.
 - “Tempo di persistenza (HoT)”, il periodo stimato durante il quale si presume che un fluido antighiaccio prevenga la formazione di brina o ghiaccio e l’accumulo di neve sulle superfici protette (trattate) di un velivolo.
 - “Ambiente ostile”:
 - (a) ambiente nel quale:
 - i. un atterraggio forzato non può essere compiuto in sicurezza per l’inadeguatezza della superficie;
 - ii. gli occupanti dell’elicottero non possono essere adeguatamente protetti dagli elementi;
 - iii. i tempi di risposta e la capacità di ricerca e salvataggio non sono forniti in modo consistente con preparazione anticipata; o
 - iv. c’è un rischio inaccettabile di danni a persone o proprietà in superficie.
 - (b) In ogni caso, le seguenti aree devono essere considerate ostili:
 - i. per operazioni su specchi d’acqua l’area di mare aperto a Nord di 45N e a Sud di 45S, come delimitate dalle autorità dello Stato interessato; e
 - ii. le zone di un’area congestionata, prive di aree idonee per un atterraggio di emergenza in sicurezza.
 - “Punto di decisione per l’atterraggio (LDP)”, il punto utilizzato per determinare le prestazioni d’atterraggio dal quale, se viene identificata un’avaria motore, l’atterraggio può essere continuato in sicurezza o l’atterraggio viene interrotto.
 - “Distanza di atterraggio disponibile (LDA)”, la lunghezza di pista dichiarata disponibile dallo Stato dell’aeroporto e idonea per la corsa a terra del velivolo durante l’atterraggio.
 - “Velivolo terrestre”, aeromobile ad ala fissa che è progettato per il decollo e l’atterraggio su terra e include gli anfibi quando utilizzati come velivoli terrestri.

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Operazioni locali con elicottero”, operazioni di trasporto aereo commerciale diurne, condotte a contatto visivo con il terreno in un'area geografica definita e specificata nel manuale delle operazioni, con elicotteri aventi una massa massima certificata (MCTOM) superiore a 3 175 Kg ed una configurazione massima di passeggeri certificata (MOPSC) di 9 o inferiore.
- “Procedure in bassa visibilità (LVP)”, procedure messe in atto in un aeroporto allo scopo di garantire operazioni sicure durante avvicinamenti di categoria I inferiori agli standard, di categoria II non standard, di categoria II e III e decolli in bassa visibilità.
- “Decollo in bassa visibilità (LVTO)”, operazioni di decollo con RVR inferiore a 400 m ma non inferiore a 75 m.
- “Operazione di categoria I inferiore allo standard (LTS CAT I)”, operazione di avvicinamento e atterraggio strumentale di categoria I effettuata con una DS di categoria I, con una RVR inferiore a quella che sarebbe normalmente associata alla DH applicabile, ma non inferiore a 400 m.
- “Configurazione operativa massima di sedili passeggeri (MPOSC)”, la massima capacità di sedili passeggeri di un singolo aeromobile, con l'esclusione dei sedili dell'equipaggio, stabilita a fini operativi e specificata nel manuale delle operazioni. Prendendo come configurazione di riferimento la configurazione massima di sedili passeggeri stabilita durante il processo di certificazione condotto per il certificato di omologazione (TC), il certificato supplementare di omologazione (STC) o modifica al TC o STC come applicabile all'aeromobile individuale, la MOPSC può stabilire un numero di sedili uguale o inferiore, sulla base delle limitazioni operative.
- “Passeggero medico”, personale medico a bordo dell'elicottero durante i voli di emergenza medica (HEMS), inclusi ma non limitati ai dottori, agli infermieri e ai paramedici.
- “Notte”, il periodo compreso tra 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 competente autorità, come definito dallo Stato membro.
- “Visori notturni (NVG)”, dispositivo intensificatore di luce binoculare montato sul casco che migliora la capacità di mantenimento di riferimenti visuali sulla superficie durante la notte.
- “Sistema di visione notturna (NVIS)”, l'integrazione di tutti gli elementi richiesti per operare con successo e sicurezza un elicottero con visori notturni. Il sistema include almeno: visori notturni (NVG), il sistema di visione notturna (NVIS), altri componenti dell'elicottero, addestramento e aeronavigabilità continua.
- “Ambiente non ostile”, un ambiente nel quale:
 - (a) può essere effettuato un atterraggio forzato in sicurezza;
 - (b) gli occupanti dell'elicottero possono essere protetti dagli elementi atmosferici; e
 - (c) i tempi di risposta e la capacità di ricerca e salvataggio sono forniti in modo consistente con preparazione anticipata.

In ogni caso, quelle parti di area congestionata con adeguate aree per poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, possono essere considerate non ostili.

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Operazioni di avvicinamento non di precisione (NPA)”, un avvicinamento strumentale con un'altezza minima di discesa (MDH) o altezza di decisione (DH) se effettuato con una tecnica CDFA, non inferiore a 250 ft ed una portata visiva di pista / visibilità meteorologica convertita (RVR / CMV) non inferiore a 750 m per velivoli e 600 m per elicotteri.
- “Membro d'equipaggio NVIS”, un membro d'equipaggio tecnico assegnato ad un volo NVIS.
- “Volo con sistema di visione notturna”, volo condotto in condizioni di volo notturno VMC, con l'uso da parte dell'equipaggio di volo di visori notturni (NVG), su elicottero che opera con un'approvazione NVIS.
- “Operazioni fuori costa”, operazioni che richiedono di norma l'effettuazione di una parte sostanziale del volo su zone di mare da o per località fuori costa.
- “Sito operativo”, un sito, oltre all'aeroporto, scelto dall'operatore o dal pilota in comando o comandante per l'atterraggio, il decollo e/o le operazioni di carico esterno.
- “Operazione con prestazione di classe 1”, una operazione nella quale, nel caso di avaria al motore critico, l'elicottero è in grado di atterrare all'interno della distanza disponibile per il decollo, o continuare in sicurezza il volo fino a un'area idonea per l'atterraggio, a seconda del momento in cui avviene l'avaria.
- “Operazione con prestazione di classe 2”, una operazione nella quale, nel caso di avaria al motore critico, le prestazioni consentono all'elicottero di proseguire il volo in sicurezza, fatta eccezione quando l'avaria si verifica durante l'inizio delle manovre di decollo, o alla fine di quelle di atterraggio, casi nei quali può rendersi necessario un atterraggio di emergenza.
- “Operazione con prestazione di classe 3”, una operazione nella quale, nel caso di avaria al motore in qualunque fase del volo, un atterraggio di emergenza può essere richiesto per un elicottero plurimotore, o deve essere richiesto per elicottero a motore singolo.
- “Controllo operativo”, la responsabilità per iniziare, continuare, terminare o dirottare un volo nell'interesse della sicurezza.
- “Operazione di categoria II diversa dallo standard (OTS CAT II)”, operazione di avvicinamento e atterraggio strumentale, che utilizza un ILS od un MLS, quando alcuni o tutti gli elementi del sistema di luci di avvicinamento di precisione di Categoria II non sono disponibili, e con:
 - (a) DH inferiore a 200 ft ma non inferiore a 100 ft; e
 - (b) RVR non inferiore a 350 m.
- “Velivoli con prestazioni di classe A”, velivoli plurimotore equipaggiati con motori a turboelica con una MOPSC superiore a nove o una massa massima al decollo superiore a 5 700 kg, e tutti i velivoli plurimotore equipaggiati con turboreattori.
- “Velivoli con prestazioni di classe B”, velivoli equipaggiati con motori ad elica con una MOPSC di nove o meno e una massa massima al decollo di 5 700 kg o meno.
- “Velivoli con prestazioni di classe C”, velivoli equipaggiati con motori alternativi con una MOPSC superiore a nove o una massa massima al decollo superiore a 5 700 kg.

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Pilota in comando”, il pilota designato come responsabile ed incaricato della condotta sicura del volo. Nel solo ambito delle operazioni di trasporto aereo commerciale, il pilota in comando è identificato anche con il termine di “comandante”.
- “Aliante a motore”, aeromobile, con uno o più motori, che, nel caso di motore/motori inoperativo/i, ha le caratteristiche di un aliante.
- “Sede principale dell’attività”, sede principale o sede legale dell’organizzazione dove vengono svolte le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo delle attività di cui al presente regolamento.
- “Assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa”, l’assegnazione di una porzione adeguata del numero totale delle ispezioni di rampa condotte da, o per conto di, un’autorità competente su base annuale, come previsto nella parte ARO.
- “Sito di interesse pubblico (PIS)”, sito utilizzato esclusivamente per operazioni di pubblico interesse.
- “Ispezione di rampa”, l’ispezione di un aeromobile, delle qualifiche dell’equipaggio di volo e di cabina, e della documentazione di volo per la verifica di rispondenza ai requisiti applicabili.
- “Intervallo di rettifica”, una limitazione della durata delle operazioni con equipaggiamento non operativo.
- “Distanza disponibile per la manovra di mancato decollo (RTODAH)”, la lunghezza dell’area di avvicinamento finale e decollo dichiarata disponibile e adatta per un elicottero di prestazioni in Classe 1 a completare la manovra di mancato decollo.
- “Distanza richiesta per la manovra di mancato decollo (RTODRH)”, la distanza orizzontale necessaria dall’inizio del decollo fino al punto in cui l’elicottero giunge a completo arresto a seguito di avaria motore e interruzione di decollo al punto di decisione al decollo.
- “Portata visiva di pista (RVR)”, la distanza massima alla quale il pilota di un aeromobile, posto sull’asse pista, può distinguere la segnaletica orizzontale o le luci di pista che ne delimitano i bordi o ne tracciano l’asse.
- “Atterraggio forzato in sicurezza”, un atterraggio o ammaraggio inevitabile effettuato con la ragionevole prospettiva che non siano procurati danni alle persone a bordo dell’aeromobile o a terra.
- “Aliante”, un aeromobile più pesante dell’aria, sostenuto in volo dalla reazione dinamica dell’aria contro le sue superfici fisse portanti, il cui volo libero non dipende da un motore.
- “Idrovolante”, aeromobile ad ala fissa che è progettato per il decollo e l’atterraggio su acqua e include gli anfibi quando utilizzati come idrovolanti.
- “Piste separate”, piste dello stesso aeroporto che costituiscono superfici d’atterraggio separate. Tali piste possono sovrapporsi o incrociarsi in modo tale che il blocco di una delle piste non pregiudica le operazioni previste sull’altra pista. Ogni pista è dotata di una procedura di avvicinamento distinta basata su un radiofaro separato.
- “Volo VFR speciale”, un volo VFR autorizzato dal controllo del traffico aereo ad operare in una zona controllata in condizioni meteorologiche inferiori a VMC.

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Avvicinamento stabilizzato (SAp)”, un avvicinamento effettuato in modo controllato e adeguato in termini di configurazione, energia e controllo della traiettoria di volo da un punto o un’altitudine/altezza predeterminati fino a un punto situato a 50 piedi al di sopra della soglia oppure fino al punto in cui si inizia la manovra di richiamata, se quest’ultimo è più alto.
- “Aeroporto alternato al decollo”, un aeroporto alternato in cui può atterrare un aeromobile in caso si renda necessario poco dopo il decollo e non sia possibile utilizzare l’aeroporto di partenza.
- “Punto di decisione al decollo (TDP)”, il punto utilizzato nel determinare le prestazioni di decollo nel quale, nel caso in cui venga rilevata una avaria motore a questo punto, il decollo può essere sia interrotto che continuato in sicurezza.
- “Distanza disponibile per il decollo (TODA)”, nel caso di velivoli, la lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo più la lunghezza dell’area libera dagli ostacoli disponibile posta sul prolungamento della pista.
- “Distanza disponibile per il decollo (TODAH)”, nel caso di elicotteri, la lunghezza dell’area di avvicinamento finale e di decollo più la lunghezza dell’area libera per l’elicottero (se conosciuta) dichiarata disponibile e idonea perché gli elicotteri completino il decollo.
- “Distanza richiesta per il decollo (TODRH)”, nel caso di elicotteri, la distanza richiesta dall’inizio del decollo al punto in cui vengono raggiunte la velocità di sicurezza al decollo (V_{TOSS}), un’altezza selezionata e un gradiente di salita positivo, a seguito dell’avaria al motore critico riconosciuta al TDP e con i rimanenti motori funzionanti entro i limiti operativi approvati.
- “Sentiero di decollo”, il sentiero verticale e orizzontale, con il motore critico non operativo, da un punto specificato nel decollo per i velivoli fino a 1 500 ft sopra la superficie e per gli elicotteri fino a 1 000 ft sopra la superficie.
- “Massa al decollo”, la massa comprendente l’insieme delle cose e delle persone trasportate all’inizio del decollo per gli elicotteri e all’inizio della corsa di decollo per i velivoli.
- “Lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA)”, la lunghezza della pista dichiarata disponibile dallo Stato dell’aeroporto e idonea per la corsa a terra di un velivolo in decollo.
- “Membro d’equipaggio tecnico”, membro d’equipaggio che è impiegato in voli commerciali di trasporto aereo di emergenza medica con elicottero (HEMS), operazioni al verricello (HHO), oppure operazioni con sistemi di visione notturna (NVIS), diverso da membro di condotta o personale di cabina, assegnato dall’operatore a compiti di assistenza nell’aeromobile o a terra, allo scopo di assistere il pilota durante operazioni HEMS, HHO, NVIS, che richiedono l’impiego a bordo di equipaggiamenti specifici.
- “Istruzioni tecniche (TI)”, l’ultima edizione in vigore delle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose, comprendente supplementi e addenda, approvata e pubblicata dall’Organizzazione internazionale dell’aviazione civile (ICAO).
- “Motoalante”, una classe specifica di alianti muniti di motore installato integralmente, non retrattile e con un’elica anch’essa non retrattile. È capace di decollare e salire di quota con propria potenza, secondo il manuale di volo .

Allegato I "Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII"

- “Carico pagante”, la massa totale dei passeggeri, bagagli, carico ed equipaggiamenti specialistici trasportati a mano, compresa la zavorra.
- “Volo VFR notturno senza l’ausilio dell’equipaggiamento NVG”, nel caso di operazioni NVIS, quella parte di volo a vista notturno (VFR/N), durante il quale un membro d’equipaggio non usa i visori notturni (NVG).
- “Utente”, ogni persona fisica o giuridica, avente o meno scopo di lucro, o ogni ente riconosciuto avente o meno personalità giuridica.
- “ V_1 ”, la velocità massima al decollo alla quale il pilota deve iniziare a frenare il velivolo entro la distanza disponibile di accelerazione e arresto. V_1 è anche la velocità minima al decollo, a seguito dell’avaria al motore critico alla V_{EF} , alla quale il pilota può continuare il decollo e raggiungere l’altezza richiesta sopra la superficie di decollo entro la distanza di decollo.
- “ V_{EF} ”, velocità alla quale il motore critico si presume vada in avaria durante il decollo.
- “Avvicinamento a vista”, un avvicinamento in cui tutta o parte della procedura di avvicinamento strumentale non viene completata e l’avvicinamento stesso viene effettuato con riferimento visivo costante al terreno.
- “Accordo di noleggio con equipaggio (wet lease)”, un contratto tra operatori commerciali secondo il quale l’aeromobile è operato sotto il certificato di operatore aereo (AOC) del locatore.
- “Pista bagnata”, una pista la cui superficie è ricoperta d’acqua o equivalente, in quantità inferiore alla definizione di “pista contaminata” o quando l’umidità in superficie è sufficiente a renderla riflettente, senza però provocare estese aree di acqua stagnante.

ALLEGATO II

REQUISITI PER LE AUTORITÀ PER LE OPERAZIONI DI VOLO

PARTE ARO

ARO.GEN.005 Campo di applicazione

La presente parte stabilisce i requisiti per il sistema di gestione ed amministrazione che devono essere soddisfatti dall'Agenzia e dagli Stati membri per l'implementazione e il controllo dell'attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative in merito alle operazioni di volo dell'aviazione civile.

CAPO GEN – REQUISITI GENERALI

Sezione 1 – Generalità

ARO.GEN.115 Documentazione di supervisione

L'autorità competente deve fornire tutti gli atti legislativi, gli standard, le norme, le pubblicazioni tecniche e i relativi documenti al personale così che possa svolgere i propri compiti ed adempiere alle proprie responsabilità.

ARO.GEN.120 Metodi di rispondenza

- (a) L'Agenzia deve sviluppare i metodi accettabili di rispondenza (AMC) che possono essere utilizzati per stabilire la conformità con il regolamento (CE) n. 216/2008¹ e le corrispondenti norme attuative. Se si ha conformità con gli AMC, i corrispondenti requisiti delle norme attuative sono soddisfatti.
- (b) Possono essere utilizzati dei metodi alternativi di rispondenza per stabilire la conformità alle norme attuative.
- (c) L'autorità competente deve stabilire un sistema per valutare in modo consistente che tutti i metodi alternativi di rispondenza utilizzati da se stessa o dalle organizzazioni e persone sotto la sua supervisione permettono di stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.
- (d) L'autorità competente deve valutare tutti i metodi alternativi di rispondenza proposti da un'organizzazione in conformità al punto ORO.GEN.120, lettera b), analizzando la

¹ 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. *GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1*, come modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, *GU L 309, del 24.11.2009, pag. 51*.

documentazione fornita e, se considerato necessario, conducendo un'ispezione dell'organizzazione.

Nel caso in cui l'autorità competente ritenga che i metodi alternativi di rispondenza siano conformi alle norme attuative deve, senza ritardi inaspettati:

- (1) notificare il richiedente del fatto che i metodi alternativi di rispondenza possono essere implementati e, se applicabile, modificare di conseguenza l'approvazione o il certificato del richiedente; e
 - (2) notificare l'Agenzia del loro contenuto, incluse le copie di tutta la documentazione corrispondente.
- (e) Nel caso in cui l'autorità competente utilizzi dei metodi alternativi di rispondenza per conformarsi al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative, deve:
- (1) renderli disponibili a tutte le organizzazioni e persone sotto la sua supervisione; e
 - (2) notificare l'Agenzia senza ritardi inaspettati.

L'autorità competente deve fornire all'Agenzia una piena descrizione dei metodi alternativi di rispondenza, incluse tutte le revisioni delle procedure che possano essere rilevanti, nonché una valutazione che dimostri che le norme attuative siano soddisfatte.

ARO.GEN.125 Informazione all'Agenzia

- (a) L'autorità competente deve notificare l'Agenzia senza ritardi inaspettati nel caso di problemi con l'implementazione del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.
- (b) L'autorità competente deve fornire all'Agenzia le informazioni significative dal punto di vista della sicurezza, derivanti dalle segnalazioni di eventi ricevuti.

ARO.GEN.135 Reazione immediata ad un problema di sicurezza

- (a) Fatta salva la direttiva 2003/42/CE² l'autorità competente deve implementare un sistema per raccogliere, analizzare e divulgare le informazioni di sicurezza in maniera adeguata.
- (b) L'Agenzia deve implementare un sistema per analizzare in maniera adeguata tutte le informazioni di sicurezza ricevute e fornire agli Stati membri e alla Commissione, senza ritardi inaspettati, tutte le informazioni, incluse le raccomandazioni o le azioni correttive che devono essere intraprese, che sono loro necessarie per reagire prontamente a un problema di sicurezza che riguardi i prodotti, le parti, le pertinenze, le persone o le organizzazioni soggette al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.
- (c) Al momento della ricezione delle informazioni di cui al paragrafo (b), l'autorità competente deve intraprendere i provvedimenti adeguati per indirizzare i problemi di sicurezza.
- (d) I provvedimenti intrapresi di cui al paragrafo (c) devono essere immediatamente notificati a tutte le persone o organizzazioni che devono soddisfarli conformemente al

² Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, *GU L 167 del 4.7.2003, da pag. 23 a pag. 36.*

regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative. L'autorità competente deve anche notificare tali provvedimenti all'Agenzia e, nel caso in cui fosse richiesta un'azione combinata, agli altri Stati membri interessati.

Sezione 2 – Gestione

ARO.GEN.200 Sistema di gestione

- (a) L'autorità competente deve stabilire e mantenere un sistema di gestione, che includa come minimo:
 - (1) delle politiche e procedure documentate per descrivere la propria organizzazione, mezzi e metodi per conformarsi al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative. Le procedure devono essere mantenute aggiornate e vengono utilizzate come i documenti di lavoro di base dell'autorità competente per tutti i compiti corrispondenti;
 - (2) un numero sufficiente di personale per svolgere i suoi compiti e per adempiere alle proprie responsabilità. Tale personale deve essere qualificato a svolgere i compiti che gli sono stati assegnati e deve avere la necessaria conoscenza, esperienza, addestramento iniziale e periodico per garantire una competenza continua. È necessario dotarsi di un sistema per pianificare la disponibilità del personale, al fine di garantire il corretto completamento di tutti i compiti;
 - (3) delle strutture e uffici adeguati per svolgere i compiti che gli sono stati assegnati;
 - (4) una funzione per monitorare la conformità del sistema di gestione con i corrispondenti requisiti e l'adeguatezza delle procedure inclusa la costituzione di un processo di audit interno. Il monitoraggio della conformità deve includere un sistema di feedback delle conclusioni del processo di audit ai quadri dirigenziali dell'autorità competente per garantire l'implementazione delle azioni correttive necessarie; e
 - (5) una persona o gruppo di persone che rispondono unicamente ai quadri dirigenziali dell'autorità competente per la funzione di monitoraggio della conformità.
- (b) Per ogni settore di attività, incluso il sistema di gestione, l'autorità competente deve nominare una o più persone che siano responsabili per la gestione dei compiti di riferimento.
- (c) L'autorità competente deve stabilire delle procedure per la partecipazione in uno scambio reciproco di tutte le informazioni necessarie e l'assistenza con le altre autorità competenti interessate, incluse tutte le conclusioni raggiunte e le azioni avviate dal risultato della supervisione delle persone e delle organizzazioni che svolgono le attività nel territorio di uno Stato membro, ma che sono certificate dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, o alle quali producano dichiarazioni.
- (d) Deve essere resa disponibile all'Agenzia, al fine della standardizzazione, una copia delle procedure inerenti il sistema di gestione e le loro modifiche.

ARO.GEN.205 Ripartizione dei compiti

- (a) Nel ripartire i compiti relativi alla certificazione iniziale o alla supervisione continua delle persone o delle organizzazioni soggette al regolamento (CE) n. 216/2008 e

corrispondenti norme attuative ad una persona fisica o giuridica, l'autorità competente deve garantire di avere:

- (1) la disponibilità di un sistema per valutare al proprio interno, inizialmente ed in maniera continua:
 - (i) competenza tecnica adeguata;
 - (ii) strutture ed alloggio adeguati;
 - (iii) assenza di conflitti di interesse; e
 - (iv) conformità ai criteri definiti all'allegato V del regolamento (CE) n. 216/2008, dove applicabile.

Questo sistema e i risultati delle valutazioni devono essere documentati;

- (2) stabilito un accordo documentato con la persona fisica o giuridica, approvato da entrambe le parti al livello manageriale adeguato, che definisce chiaramente:
 - (i) i compiti che devono essere svolti;
 - (ii) le dichiarazioni, segnalazioni e documentazione da fornire;
 - (iii) le condizioni tecniche che devono essere soddisfatte nello svolgere tali compiti;
 - (iv) la corrispondente copertura di responsabilità; e
 - (v) la protezione data alle informazioni acquisite nello svolgere tali compiti.
- (b) L'autorità competente deve assicurare che il processo di audit interno richiesto dal punto ARO.GEN.200 (a)(4) tratti tutti i compiti di certificazione o supervisione continua svolti per conto di quest'ultima.

ARO.GEN.210 Modifiche al sistema di gestione

- (a) L'autorità competente deve dotarsi di un sistema per identificare le modifiche che interessano la propria capacità a svolgere i propri compiti e a soddisfare le proprie responsabilità come definito nel regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative. Questo sistema deve permettere di avviare delle azioni appropriate per assicurare che il proprio sistema di gestione resti adeguato ed efficace.
- (b) L'autorità competente deve aggiornare il proprio sistema di gestione per riflettere le modifiche al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative in maniera tempestiva, in modo da garantire un'implementazione efficace.
- (c) L'autorità competente deve notificare l'Agenzia in merito alle modifiche che interessano la propria capacità a svolgere i propri compiti e a soddisfare le proprie responsabilità come definito nel regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.

ARO.GEN.220 Conservazione della documentazione

- (a) L'autorità competente deve stabilire un sistema per la conservazione della documentazione che fornisca un adeguato immagazzinamento, accessibilità e tracciabilità affidabile di:
 - (1) delle politiche e procedure documentate del sistema di gestione;
 - (2) dell'addestramento, qualificazione e autorizzazione del proprio personale;

- (3) dell'assegnazione dei compiti, inclusi gli elementi richiesti dal punto ARO.GEN.205, nonché i dettagli dei compiti assegnati;
 - (4) dei processi di certificazione e della supervisione continua delle organizzazioni certificate;
 - (5) dei processi di dichiarazione e della supervisione continua delle organizzazioni dichiarate;
 - (6) dettagli dei corsi d'addestramento forniti dalle organizzazioni certificate e, se applicabile, documentazione relativa ai FSTD utilizzati per tale addestramento;
 - (7) dei processi per il rilascio delle licenze, abilitazioni, certificati e attestati del personale e per la continua supervisione dei titolari di tali licenze, abilitazioni, certificati e attestati;
 - (8) dei processi per il rilascio dei certificati di qualificazione di FSTD e per la continua supervisione dell'FSTD e dell'organizzazione che lo utilizza;
 - (9) della supervisione delle persone e delle organizzazioni che svolgono delle attività nel territorio dello Stato membro, ma monitorate o certificate dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, come concordato tra tali autorità;
 - (10) della supervisione delle operazioni di aeromobili a motore non complessi nel territorio dello Stato membro da parte di operatori non commerciali che sono stabiliti o che risiedono in uno Stato membro;
 - (11) della valutazione e notificazione all'Agenzia di metodi alternativi di rispondenza proposti dalle organizzazioni soggette alla certificazione e della valutazione di metodi alternativi di rispondenza utilizzati dall'autorità competente stessa;
 - (12) delle conclusioni, azioni correttive e data di fine dell'azione;
 - (13) dei provvedimenti attuativi intrapresi;
 - (14) delle informazioni di sicurezza e provvedimenti successivi; e
 - (15) dell'utilizzo di disposizioni sulla flessibilità in conformità all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (b) L'autorità competente deve mantenere una lista di tutti i certificati delle organizzazioni, i certificati delle qualificazioni di FSTD e le licenze, i certificati e gli attestati del personale rilasciati e le dichiarazioni ricevute.
- (c) Tutta la documentazione deve essere mantenuta per il periodo minimo specificato nel presente regolamento. In mancanza di tale indicazione, la documentazione deve essere mantenuta per un periodo minimo di 5 anni, fatta salva la legislazione in materia di protezione dei dati.

Sezione 3 – Supervisione, certificazione e controllo dell'attuazione

ARO.GEN.300 Supervisione

- (a) L'autorità competente deve verificare:
- (1) il soddisfacimento dei requisiti applicabili alle organizzazioni o alle persone prima del rilascio di un certificato, un'approvazione o un certificato di

- qualificazione di FSTD dell'organizzazione o una licenza, certificato, abilitazione o attestato del personale, a seconda dei casi;
- (2) la continua conformità ai requisiti applicabili delle organizzazioni che essa ha certificato o dalle quali ha ricevuto una dichiarazione, delle persone e dei titolari dei certificati di qualificazione di FSTD;
 - (3) la continua conformità ai requisiti applicabili delle operazioni di aeromobili a motore non complessi nel territorio dello Stato membro da parte di operatori non commerciali che sono stabiliti o che risiedono in uno Stato membro; e
 - (4) l'implementazione di appropriate misure di sicurezza imposte dall'autorità competente come definito ai punti ARO.GEN.135 (c) e (d).
- (b) Tale verifica deve:
- (1) essere sostenuta da della documentazione intesa specificamente per fornire al personale responsabile per la supervisione della sicurezza una guida per lo svolgimento delle loro funzioni;
 - (2) fornire alle persone e alle organizzazioni interessate i risultati dell'attività di supervisione della sicurezza;
 - (3) fondarsi su delle verifiche e ispezioni, incluse le ispezioni a terra e le ispezioni a sorpresa; e
 - (4) fornire all'autorità competente l'evidenza necessaria nel caso in cui siano richieste delle azioni aggiuntive, inclusi i provvedimenti previsti dai paragrafi ARO.GEN.350 e ARO.GEN.355.
- (c) Il campo di applicazione della supervisione definita ai punti a) e b) di cui sopra deve tener conto dei risultati delle attività di supervisione passate e delle priorità di sicurezza identificate nel piano di sicurezza.
- (d) Fatte salve le competenze degli Stati membri e i loro obblighi come definiti alla sezione ARO.RAMP, il campo di applicazione della supervisione delle attività svolte nel territorio di uno Stato membro dalle persone o dalle organizzazioni stabilite o residenti in un altro Stato membro deve essere determinato sulla base delle priorità di sicurezza identificate nel piano di sicurezza, nonché delle attività di supervisione passate.
- (e) Nel caso in cui l'attività di una persona o di un'organizzazione coinvolga più di uno Stato membro o l'Agenzia, l'autorità competente responsabile per la supervisione di cui al punto (a) può accettare di far svolgere gli incarichi di supervisione dalla/e autorità competente/i dello Stato membro/degli Stati membri dove viene svolta l'attività o dall'Agenzia. Ogni persona o organizzazione soggetta a tale accordo deve essere informata della sua esistenza e del suo campo di applicazione.
- (f) L'autorità competente deve raccogliere ed elaborare tutte le informazioni ritenute utili per la supervisione, incluse quelle per le ispezioni a terra e a sorpresa.

ARO.GEN.305 Programma di supervisione

- (a) L'autorità competente deve stabilire e mantenere un programma di supervisione che includa le attività di supervisione richieste dal punto ARO.GEN.300 e dalla sezione ARO.RAMP.
- (b) Per le organizzazioni certificate dall'autorità competente e i titolari dei certificati di qualificazione di FSTD, il programma di supervisione deve essere sviluppato tenendo conto della natura specifica dell'organizzazione, la complessità delle sue attività e i

risultati delle attività di certificazione e/o di supervisione passate richieste dai punti ARO.GEN e ARO.RAMP e deve essere basato sulla valutazione dei rischi associati. Tale programma deve includere all'interno di ciascun ciclo di pianificazione di supervisione:

- (1) audit e ispezioni, incluse le ispezioni a terra e le ispezioni a sorpresa, ove opportuno; e
 - (2) riunioni convocate tra il dirigente responsabile e l'autorità competente per assicurare che entrambi siano informati in merito a questioni significative.
- (c) Per le organizzazioni certificate dall'autorità competente e i titolari di certificati di qualificazione di FSTD, deve essere applicato un ciclo di pianificazione di supervisione che non ecceda i 24 mesi.

Il ciclo di pianificazione di supervisione può essere ridotto se esiste l'evidenza che i risultati conseguiti in materia di sicurezza dall'organizzazione o dal titolare del certificato di qualificazione di FSTD sia diminuito.

Il ciclo di pianificazione di supervisione può essere esteso fino a un massimo di 36 mesi nel caso in cui l'autorità competente avesse stabilito che, durante i 24 mesi precedenti:

- (1) l'organizzazione ha dimostrato un'efficace identificazione dei pericoli per la sicurezza aerea e la gestione dei rischi associati;
- (2) l'organizzazione ha continuamente dimostrato conformemente al punto ORO.GEN.130 di avere pieno controllo su tutte le modifiche;
- (3) non sono stati rilasciati risultati di livello 1; e
- (4) tutte le azioni correttive sono state implementate entro il periodo temporale accettato o esteso dall'autorità competente come definito al punto ARO.GEN.350 (d)(2).

Il ciclo di pianificazione di supervisione può essere ulteriormente esteso ad un massimo di 48 mesi nel caso in cui, in aggiunta ai punti di cui sopra, l'organizzazione avesse stabilito, e l'autorità competente approvato, un'efficace sistema di segnalazione continuo per l'autorità competente sui risultati conseguiti in materia di sicurezza e rispetto della regolamentazione dell'organizzazione stessa.

- (d) Per le organizzazioni che dichiarano la loro attività all'autorità competente, il programma di supervisione deve essere sviluppato tenendo conto della natura specifica dell'organizzazione, la complessità delle sue attività, i risultati delle attività di supervisione passate e deve essere basato sulla valutazione dei rischi associati. Tale programma deve includere gli audit e le ispezioni, incluse le ispezioni a terra e le ispezioni a sorpresa, come appropriato.
- (e) Per le persone titolari di una licenza, certificato, abilitazione o attestato rilasciato dall'autorità competente, il programma di supervisione deve includere delle ispezioni, incluse le ispezioni a sorpresa, ove opportuno.
- (f) Il programma di supervisione deve includere la documentazione delle date in cui devono essere svolte gli audit, ispezioni e riunioni e quando tali audit, ispezioni e riunioni sono state svolte.

ARO.GEN.310 Procedura per la certificazione iniziale - organizzazioni

- (a) Al momento della ricezione di una richiesta per il rilascio iniziale di un certificato per un'organizzazione, l'autorità competente deve verificare che l'organizzazione sia conforme ai requisiti applicabili.
- (b) Se soddisfatta del fatto che l'organizzazione sia conforme ai requisiti applicabili, l'autorità competente deve rilasciare il certificato/i certificati, come stabilito negli appendici da I a III di questa parte. Il certificato/i certificati deve/devono essere rilasciato/i per una durata illimitata. I privilegi e il campo di applicazione delle attività che l'organizzazione è approvata a condurre devono essere specificati nei termini di approvazione allegati al certificato/ai certificati.
- (c) Al fine di permettere ad un'organizzazione di implementare le modifiche senza la previa approvazione dell'autorità competente in conformità al punto ORO.GEN.130, l'autorità competente deve approvare la procedura proposta dall'organizzazione, definendo il campo di applicazione di tali modifiche e descrivendo come tali modifiche verranno gestite e notificate.

ARO.GEN.315 Procedura per il rilascio, rinnovo, ripristino o modifica di licenze, abilitazioni, certificati o attestati - persone

- (a) Al momento della ricezione di una richiesta per il rilascio, rinnovo, ripristino o modifica di una licenza, abilitazione, certificato o attestato personale e di tutta la documentazione a corredo, l'autorità competente deve verificare se il richiedente soddisfa i requisiti applicabili.
- (b) Se soddisfatta del fatto che il richiedente sia conforme ai requisiti applicabili, l'autorità competente deve rilasciare, rinnovare, ripristinare o modificare la licenza, il certificato, l'abilitazione o l'attestato.

ARO.GEN.330 Modifiche - organizzazioni

- (a) Al momento della ricezione di una richiesta per una modifica che necessita una previa approvazione, l'autorità competente deve verificare che l'organizzazione sia conforme ai requisiti applicabili prima di rilasciare l'approvazione.
L'autorità competente deve stabilire le condizioni secondo le quali l'organizzazione può operare durante la modifica, a meno che l'autorità competente determini che il certificato dell'organizzazione debba essere sospeso.
Se soddisfatta del fatto che l'organizzazione sia conforme ai requisiti applicabili, l'autorità competente deve approvare la modifica.
- (b) Fatti salvi i possibili provvedimenti attuativi aggiuntivi, nel caso in cui l'organizzazione implementi le modifiche che necessitano previa approvazione senza aver ricevuto l'approvazione dall'autorità competente come definito al punto (a), l'autorità competente deve sospendere, limitare o revocare il certificato dell'organizzazione.
- (c) Per le modifiche che non richiedono previa approvazione, l'autorità competente deve valutare le informazioni fornite nella notificazione inoltrata dall'organizzazione in conformità al punto ORO.GEN.130 per verificare la conformità ai requisiti applicabili. In caso di non conformità, l'autorità competente deve:

- (1) notificare l'organizzazione in merito alla non conformità e richiedere ulteriori modifiche; e
- (2) nel caso di risultati di livello 1 o livello 2, agire in conformità al punto ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Dichiarazione – organizzazioni

- (a) Al momento della ricezione di una dichiarazione da un'organizzazione che svolge o intende svolgere attività per le quali è richiesta una dichiarazione, l'autorità competente deve verificare che la dichiarazione contenga tutte le informazioni richieste dalla parte ORO e deve confermare la ricezione della dichiarazione all'organizzazione.
- (b) Se la dichiarazione non contiene le informazioni richieste o contiene informazioni che indicano una non conformità ai requisiti applicabili, l'autorità competente deve notificare l'organizzazione in merito alla non conformità e richiedere ulteriori informazioni. Se richiesto, l'autorità competente deve effettuare un'ispezione dell'organizzazione. Se la non conformità è confermata, l'autorità competente deve intraprendere le azioni specificate al punto ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Risultati e azioni correttive – organizzazioni

- (a) L'autorità competente per la supervisione in conformità al punto ARO.GEN.300 (a) deve disporre di un sistema per analizzare i risultati per quanto riguarda la loro importanza in merito alla sicurezza come parte del piano di sicurezza.
- (b) Un risultato di livello 1 deve essere rilasciato dall'autorità competente quando venga riscontrata una non conformità significativa rispetto ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, con le procedure e manuali dell'organizzazione o con i termini di un'approvazione o certificato o con il contenuto di una dichiarazione, che diminuisca la sicurezza o metta in serio pericolo la sicurezza del volo.

I risultati di livello 1 devono includere:

- (1) il non fornire all'autorità competente l'accesso alle strutture dell'organizzazione come definito al punto ORO.GEN.140 durante il normale orario di lavoro e a seguito di due richieste scritte;
 - (2) l'ottenimento o il mantenimento della validità del certificato dell'organizzazione per mezzo di falsificazione dei documenti presentati;
 - (3) evidenza di negligenza o utilizzo fraudolento del certificato dell'organizzazione;
e
 - (4) la mancanza di un dirigente responsabile.
- (c) Un risultato di livello 2 deve essere rilasciato dall'autorità competente quando venga riscontrata una non conformità rispetto ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, con le procedure e manuali dell'organizzazione o con i termini di un'approvazione o certificato o con il contenuto di una dichiarazione che potrebbe diminuire la sicurezza o possibilmente mettere in pericolo la sicurezza del volo.
 - (d) Nel caso in cui venga riscontrato un risultato durante la supervisione o con qualsiasi altro mezzo, l'autorità competente deve, fatta salva ogni azione aggiuntiva richiesta dal

regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, comunicare il risultato all'organizzazione per iscritto e richiedere un'azione correttiva al fine di indirizzare la non conformità che è stata identificata. Se del caso, l'autorità competente deve informare lo Stato nel quale l'aeromobile è registrato.

- (1) Nel caso di risultati di livello 1, l'autorità competente deve agire immediatamente e in modo adeguato per proibire o limitare le attività e, se opportuno, deve revocare il certificato o l'approvazione specifica o limitarla o sospenderla in tutto o in parte, a seconda della vastità del risultato di livello 1, fino a quando non sia stata intrapresa con successo un'azione correttiva da parte dell'organizzazione.
- (2) In caso di risultati di livello 2, l'autorità competente deve:
 - (i) concedere all'organizzazione un periodo di implementazione per l'azione correttiva adeguato alla natura del risultato che in ogni caso all'inizio non deve eccedere i 3 mesi. Alla fine di questo periodo, e a seconda della natura del risultato, l'autorità competente può estendere il periodo di 3 mesi a condizione che venga concordato un piano di azioni correttive soddisfacente da parte dell'autorità competente; e
 - (ii) valutare l'azione correttiva e il piano di implementazione proposti dall'organizzazione e, se la valutazione conclude che sono sufficienti ad indirizzare la non conformità, accettarli.
- (3) Nel caso in cui un'organizzazione non sottoponga un piano di azioni correttive accettabile, o non esegua le azioni correttive entro il periodo temporale accettato o esteso dall'autorità competente, il risultato deve essere incrementato ad un risultato di livello 1 e devono essere intraprese le azioni indicate al punto (d)(1).
- (4) L'autorità competente deve registrare tutti i risultati individuati o che le sono stati comunicati e, se del caso, i provvedimenti attuativi che ha applicato, nonché tutte le azioni correttive e la data di chiusura dell'azione per i risultati.
- (e) Fatti salvi i possibili provvedimenti attuativi aggiuntivi, nel caso in cui l'autorità di uno Stato membro che agisca conformemente alle disposizioni del punto ARO.GEN.300 (d) identifichi una non conformità in merito ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative da parte di un'organizzazione certificata da o che dichiari la sua attività all'autorità competente di un altro Stato membro o all'Agenzia, deve informare tale autorità competente e fornire un'indicazione del livello dei risultati.

ARO.GEN.355 Provvedimenti attuativi - persone

- (a) Nel caso in cui, durante la supervisione o con qualsiasi altro mezzo, venga riscontrata l'evidenza da parte dell'autorità competente responsabile per la supervisione in conformità al punto ARO.GEN.300 (a) che dimostri una non conformità rispetto ai requisiti applicabili da parte di una persona titolare di una licenza, certificato, abilitazione o attestato rilasciato in conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, l'autorità competente deve aprire una non conformità, registrarla e comunicarla per iscritto al titolare della licenza, certificato, abilitazione o attestato.
- (b) Nel caso in cui venga aperta tale non conformità, l'autorità competente deve svolgere un'indagine. Se la non conformità viene confermata, l'autorità competente deve:

Allegato II "Parte ARO"

- (1) limitare, sospendere o revocare la licenza, il certificato, l'abilitazione o l'attestato a seconda dei casi, se è stata identificata una questione di sicurezza; e
 - (2) implementare tutti i provvedimenti attuativi aggiuntivi ritenuti necessari per prevenire la continuazione della non conformità.
- (c) Se del caso, l'autorità competente deve informare la persona o l'organizzazione che ha rilasciato il certificato o l'attestato medico.
- (d) Fatti salvi i possibili provvedimenti attuativi aggiuntivi, nel caso in cui l'autorità di uno Stato membro che agisca conformemente alle disposizioni del punto ARO.GEN.300 (d) identifichi dell'evidenza che dimostri una non conformità rispetto ai requisiti applicabili da parte di una persona titolare di una licenza, certificato, abilitazione o attestato rilasciato dall'autorità competente di un altro Stato membro, deve informare tale autorità competente.
- (e) Nel caso in cui, durante la supervisione o con qualsiasi altro mezzo, venga riscontrata l'evidenza che dimostri una non conformità rispetto ai requisiti applicabili da parte di una persona soggetta ai requisiti indicati nel regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative e che non sia titolare di una licenza, certificato, abilitazione o attestato rilasciato in conformità a tale regolamento e alle sue norme attuative, l'autorità competente che ha identificato la non conformità deve intraprendere tutti i provvedimenti attuativi necessari per prevenire la continuazione di tale non conformità.

CAPO OPS – OPERAZIONI DI VOLO

Sezione 1 – Certificato di operatore aereo commerciale

ARO.OPS.100 Rilascio del certificato di operatore aereo

- (a) L'autorità competente deve rilasciare il certificato di operatore aereo (AOC) quando è soddisfatta del fatto che l'operatore aereo abbia dimostrato conformità con gli elementi indicati dalla norma ARO.AOC.100.
- (b) Il certificato deve includere le corrispondenti specifiche delle operazioni.

ARO.OPS.105 Accordi di code sharing

- (a) Prima di approvare un accordo di code sharing che interessa un operatore di un paese terzo, l'autorità competente deve:
 - (1) verificare che le condizioni specificate nella norma ORO.AOC.115 siano soddisfatte;
 - (2) analizzare la relazione dell'audit iniziale effettuata in loco dall'operatore certificato in conformità alla parte ORO per valutare la rispondenza del paese terzo all'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008; e
 - (3) mantenere stretti contatti con l'autorità competente dello Stato dell'operatore del paese terzo, se necessario.
- (b) L'approvazione di un accordo di code sharing viene sospesa o revocata nei casi in cui il programma dell'audit richiesto dalla norma ORO.AOC.115, lettera b), punto 2, rivela

che l'operatore del paese terzo non soddisfa i requisiti dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008.

ARO.OPS.110 Contratti di noleggio

- (a) L'autorità competente deve approvare un contratto di noleggio quando è soddisfatta che l'operatore certificato in conformità alla parte ORO soddisfa i punti:
 - (1) ORO.AOC.100, lettera b), punto 2, lettera c), punto 1 e 2, in merito all'inserimento nel suo AOC di aeromobili presi a noleggio a scafo nudo;
 - (2) ORO.AOC.110, lettera c), per aeromobili presi a noleggio con equipaggio; o
 - (3) ORO.AOC.110, lettera d), per aeromobili ceduti a noleggio a scafo nudo.
- (b) L'approvazione di una presa a noleggio con equipaggio deve essere sospesa o revocata nei casi in cui:
 - (1) l'AOC del locatore o locatario viene sospeso o revocato; o
 - (2) il locatore è soggetto ad un divieto operativo ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005³.
- (c) Quando viene richiesta di fornire la previa approvazione di un contratto per la cessione di aeromobili a noleggio a scafo nudo in conformità alla norma ORO.AOC.110, lettera d), l'autorità competente deve assicurare:
 - (1) un coordinamento adeguato con l'autorità competente responsabile per la supervisione continua dell'aeromobile, in conformità al regolamento (CE) n. 2042/2003⁴ della Commissione, o per l'utilizzo dell'aeromobile, nel caso in cui non sia la stessa autorità;
 - (2) che l'aeromobile sia rimosso tempestivamente dall'AOC dell'operatore.

Sezione 2 – Approvazioni

ARO.OPS.200 Procedura per un'approvazione specifica

- (a) Alla ricezione di una richiesta per il rilascio di un'approvazione specifica o sue modifiche, l'autorità competente deve valutare la richiesta in conformità ai requisiti rilevanti della parte SPA e condurre, ove applicabile, un'ispezione adeguata dell'operatore.
- (b) Se soddisfatta del fatto che l'operatore sia conforme ai requisiti applicabili, l'autorità competente deve rilasciare o modificare l'approvazione. L'approvazione deve essere specificata:
 - (1) nelle specifiche operative, come stabilito nell'appendice II a questa parte, per le operazioni commerciali; o

³ Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE. *GU L 344 del 27.12.05, pag. 15.*

⁴ Regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni. *GU L 315 del 28.11.03, pag. 1.*

- (2) nella lista delle approvazioni specifiche, come stabilito nell'appendice III a questa parte, per le operazioni non commerciali.

ARO.OPS.205 Approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi

- (a) Alla ricezione di una richiesta per l'approvazione iniziale di una lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) o una sua modifica da parte di un operatore, l'autorità competente deve valutare ciascuna voce interessata, per verificare la conformità ai requisiti applicabili, prima del rilascio dell'approvazione.
- (b) L'autorità competente deve approvare la procedura dell'operatore per l'estensione degli intervalli di rettifica applicabili B, C e D, se le condizioni specificate nella norma ORO.MLR.105, lettera f), sono dimostrate dall'operatore e verificate dall'autorità competente.
- (c) L'autorità competente deve approvare, vagliando caso per caso, l'utilizzo di un aeromobile al di fuori dei limiti della MEL ma entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL), se le condizioni specificate nella norma ORO.MLR.105 sono dimostrate dall'operatore e verificate dall'autorità competente.

ARO.OPS.210 Determinazione dell'area locale

L'autorità competente può determinare un'area locale al fine di addestrare l'equipaggio di condotta e controllare i requisiti.

ARO.OPS.215 Approvazione delle operazioni con elicotteri su ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata

- (a) Lo Stato membro deve nominare le aree di montagna e remote dove le operazioni con elicotteri possono essere svolte senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, come descritto nella norma CAT.POL.H.420.
- (b) Prima del rilascio dell'approvazione di cui alla norma CAT.POL.H.420 l'autorità competente e, se differente, l'autorità dello Stato nel quale vengono condotte tali operazioni, deve aver valutato le cause esposte dall'operatore che precludono il soddisfacimento dei requisiti prestazionali.

ARO.OPS.220 Approvazione delle operazioni con elicotteri verso o provenienti da un sito di interesse pubblico

L'approvazione di cui alla norma CAT.POL.H.225 deve includere una lista dei siti di interesse pubblico specificata dall'operatore al quale si applica l'approvazione.

ARO.OPS.225 Approvazione delle operazioni verso un aeroporto isolato

L'approvazione di cui alla norma CAT.OP.MPA.106 deve includere una lista degli aeroporti specificata dall'operatore al quale si applica l'approvazione.

**CAPO RAMP – ISPEZIONI DI RAMPA DEGLI AEROMOBILI DEGLI OPERATORI SOGGETTI ALLA SUPERVISIONE
DI UN ALTRO STATO**

ARO.RAMP.005 Campo di applicazione

Il presente capo stabilisce i requisiti che l'autorità competente o l'Agenzia devono seguire nell'esercitare i propri compiti e responsabilità in merito allo svolgimento delle ispezioni di rampa degli aeromobili utilizzati dagli operatori degli stati terzi o utilizzati dagli operatori soggetti alla supervisione di un altro Stato membro quando atterrano sugli aeroporti situati nel territorio soggetto alle disposizioni del trattato.

ARO.RAMP.100 Generalità

- (a) Gli aeromobili, nonché i loro equipaggi, devono essere ispezionati sulla base dei requisiti applicabili.
- (b) In aggiunta allo svolgimento delle ispezioni di rampa incluse nel suo programma di supervisione stabilito conformemente alla norma ARO.GEN.305, l'autorità competente deve svolgere un'ispezione di rampa di un aeromobile sospettato di non essere conforme ai requisiti applicabili.
- (c) Nei limiti dello sviluppo del programma di supervisione stabilito conformemente alla norma ARO.GEN.305, l'autorità competente deve stabilire un programma annuale per lo svolgimento delle ispezioni di rampa degli aeromobili. Tale programma deve:
 - (1) includere un numero annuale minimo di ispezioni di rampa basato sulla metodologia di calcolo che tiene conto di informazioni storiche sul numero di operatori e il numero dei loro atterraggi sui suoi aeroporti; e
 - (2) permettere all'autorità competente di dare priorità alle ispezioni degli aeromobili sulla base della lista di cui alla norma ARO.RAMP.105, lettera a).
- (d) Quando ritenuto necessario, l'Agenzia, in cooperazione con gli Stati membri nel territorio dei quali dovranno essere svolte le ispezioni, deve svolgere le ispezioni di rampa degli aeromobili al fine di verificare la conformità ai requisiti applicabili per i seguenti fini:
 - (1) compiti di certificazione assegnati all'Agenzia dal regolamento (CE) n. 216/2008;
 - (2) ispezioni di standardizzazione di uno Stato membro; o
 - (3) ispezioni di un'organizzazione per verificare la conformità ai requisiti applicabili in situazioni potenzialmente non sicure.

ARO.RAMP.105 Criteri di definizione delle priorità

- (a) L'agenzia deve fornire alle autorità competenti una lista degli operatori o aeromobili identificati come soggetti ad un possibile rischio, per definire le priorità delle ispezioni di rampa.
- (b) Tale lista deve includere:
 - (1) gli operatori degli aeromobili identificati sulla base dell'analisi dei dati disponibili in conformità alla norma ARO.RAMP.150, lettera b, punto 4;
 - (2) gli operatori o gli aeromobili comunicati all'Agenzia dalla Commissione europea e identificati sulla base di:

- (i) un parere espresso dal comitato per la sicurezza aerea (ASC) nel contesto dell'implementazione del regolamento (CE) n. 2111/2005 sul fatto che sia necessaria ulteriore verifica dell'effettivo soddisfacimento degli standard di sicurezza applicabili attraverso delle ispezioni di rampa sistematiche; o
 - (ii) informazioni ottenute dalla Commissione europea dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (3) degli aeromobili utilizzati nel territorio soggetto alle disposizioni del trattato da parte degli operatori inclusi nell'allegato B della lista degli operatori soggetti ad un divieto operativo ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.
 - (4) degli aeromobili utilizzati dagli operatori certificati in uno Stato che esercita supervisione sugli operatori inclusi nella lista di cui al punto 3.
 - (5) degli aeromobili utilizzati da un operatore di un paese terzo che opera all'interno o al di fuori del territorio soggetto alle disposizioni del trattato per la prima volta o la cui autorizzazione rilasciata in conformità alla norma AR.TCO.205 sia limitata o reintegrata a seguito della sospensione o revoca.
- (c) La lista deve essere prodotta, in conformità alle procedure stabilite dall'Agenzia, a seguito di ogni aggiornamento della lista comunitaria degli operatori soggetti ad un divieto operativo ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, ed in ogni caso almeno una volta ogni 4 mesi.

ARO.RAMP.110 Raccolta di informazioni

- (a) L'autorità competente deve raccogliere e processare tutte le informazioni ritenute utili per condurre le ispezioni di rampa.
- (b) L'autorità competente deve sviluppare un modulo per registrare queste informazioni sulla base del modulo stabilito all'appendice IV.

ARO.RAMP.115 Qualifica di ispettore di rampa

- (a) L'autorità competente e l'Agenzia devono avere degli ispettori qualificati per condurre le ispezioni di rampa.
- (b) Gli ispettori di rampa devono:
 - (1) possedere il livello necessario di educazione in campo aeronautico o conoscenze pratiche rilevanti ai loro settori di ispezione;
 - (2) aver completato con successo:
 - (i) uno specifico addestramento teorico e pratico appropriato, in una o più delle seguenti aree di ispezione:
 - (A) cabina di pilotaggio;
 - (B) sicurezza in cabina;
 - (C) condizioni dell'aeromobile;
 - (D) merci;
 - (ii) adeguato addestramento operativo fornito da un ispettore di rampa esperto assegnato dall'autorità competente o dall'Agenzia; e
 - (3) mantenere la validità delle loro qualificazioni sottoponendosi ad addestramento periodico e svolgendo un minimo di 12 ispezioni in un periodo di 12 mesi.

- (c) L'addestramento di cui alla lettera b), punto (2)(i), deve essere fornito dall'autorità competente o da un'organizzazione di addestramento approvata dall'autorità competente di cui alla norma ARO.RAMP.120, lettera a).
- (d) L'Agenzia deve sviluppare e mantenere il manuale di addestramento e promuovere l'organizzazione di corsi di addestramento e seminari per gli ispettori per migliorare l'apprendimento e l'implementazione uniforme del presente capo.
- (e) L'Agenzia deve facilitare e coordinare un programma di scambio per ispettori con lo scopo di permettere agli ispettori di maturare dell'esperienza pratica e contribuire all'armonizzazione delle procedure.

ARO.RAMP.120 Approvazione delle organizzazioni di addestramento

- (a) L'autorità competente deve approvare un'organizzazione di addestramento che abbia la propria sede principale dell'attività nel territorio del corrispondente Stato membro, se soddisfatta del fatto che l'organizzazione di addestramento:
 - (1) abbia nominato un capo dell'addestramento che posseda una solida capacità manageriale per assicurare che l'addestramento fornito sia conforme ai requisiti applicabili;
 - (2) abbia disponibilità di strutture ed equipaggiamento addestrativi adatti al tipo di addestramento fornito;
 - (3) fornisca addestramento in conformità al manuale sviluppato dall'Agenzia conformemente alla norma ARO.RAMP.115, lettera d); e
 - (4) utilizzi degli istruttori qualificati.
- (b) Se richiesto dall'autorità competente, la verifica della conformità e conformità continua ai requisiti di cui alla lettera a) deve essere svolta dall'Agenzia.
- (c) L'organizzazione d'addestramento deve essere approvata per fornire uno o più dei seguenti tipi di addestramento:
 - (1) addestramento teorico iniziale;
 - (2) addestramento pratico iniziale;
 - (3) addestramento periodico.

ARO.RAMP.125 Condotta delle ispezioni di rampa

- (a) Le ispezioni di rampa devono essere svolte in modo standardizzato utilizzando il modello stabilito all'appendice V.
- (b) Nello svolgere un'ispezione di rampa, l'ispettore/gli ispettori deve/devono fare tutti gli sforzi possibili per evitare dei ritardi eccessivi agli aeromobili ispezionati.
- (c) Al completamento dell'ispezione di rampa, il pilota in comando o, in sua assenza, un altro membro d'equipaggio di condotta o un rappresentante dell'operatore deve essere informato in merito ai risultati dell'ispezione di rampa utilizzando il modello stabilito all'appendice V.

ARO.RAMP.130 Categorizzazione delle conclusioni

- (a) Per ogni voce dell'ispezione, vengono definite come conclusioni tre categorie di possibili non conformità ai requisiti applicabili. Tali conclusioni vengono classificate come segue:
- (1) una conclusione di categoria 3 equivale ad una significativa non conformità ai requisiti applicabili o ai termini di un certificato che ha un'influenza grave sulla sicurezza;
 - (2) una conclusione di categoria 2 equivale ad una non conformità ai requisiti applicabili o ai termini di un certificato che ha un'influenza significativa sulla sicurezza; e
 - (3) una conclusione di categoria 1 equivale ad una non conformità ai requisiti applicabili o ai termini di un certificato che ha un'influenza minore sulla sicurezza.

ARO.RAMP.135 Azioni successive sulle conclusioni

- (a) Per una conclusione di categoria 2 o 3, l'autorità competente, o dove applicabile l'Agenzia, deve:
- (1) comunicare la conclusione all'operatore per iscritto, inclusa una richiesta per l'evidenza delle azioni correttive intraprese; e
 - (2) informare l'autorità competente dello Stato dell'operatore e, dove applicabile, lo Stato nel quale l'aeromobile è registrato e dove è stata rilasciata la licenza dell'equipaggio di condotta. Dove applicabile, l'autorità competente o l'Agenzia devono richiedere conferma della loro accettazione delle azioni correttive intraprese da parte dell'operatore conformemente alla norma ARO.GEN.350 o ARO.GEN.355.
- (b) In aggiunta alle disposizioni della lettera a), nel caso di una conclusione di categoria 3, l'autorità competente deve intraprendere delle azioni immediate:
- (1) imponendo una restrizione sulle operazioni di volo dell'aeromobile;
 - (2) richiedendo delle azioni correttive immediate;
 - (3) ponendo l'aeromobile in fermo macchina conformemente alla norma ARO.RAMP.140; o
 - (4) imponendo un divieto operativo immediato in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (c) Nel caso in cui l'Agenzia apra una conclusione di categoria 3, deve richiedere all'autorità competente nel luogo in cui l'aeromobile è atterrato di intraprendere le disposizioni appropriate conformemente alla lettera b).

ARO.RAMP.140 Fermo macchina dell'aeromobile

- (a) Nel caso di una conclusione di categoria 3 dove sembra che ci sia l'intenzione o sembra probabile che l'aeromobile venga utilizzato senza il completamento dell'azione correttiva appropriata da parte dell'operatore o proprietario, l'autorità competente deve:
- (1) notificare il pilota in comando/comandante o l'operatore del fatto che all'aeromobile non è permesso di iniziare il volo fino ad ulteriore notifica; e

- (2) porre l'aeromobile in fermo macchina.
- (b) L'autorità competente dello Stato nel quale l'aeromobile viene posto in fermo macchina deve informare immediatamente l'autorità competente dello Stato dell'operatore e dello Stato nel quale l'aeromobile è registrato, se rilevante, e l'Agenzia nel caso di un aeromobile posto in fermo macchina che viene utilizzato da un operatore di un paese terzo.
- (c) L'autorità competente deve, in coordinamento con lo Stato dell'operatore dello Stato di registrazione, definire le condizioni necessarie per permettere all'aeromobile di decollare.
- (d) Se la non conformità influenza la validità del certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile, il fermo macchina può essere rimosso soltanto dall'autorità competente quando l'operatore mostra l'evidenza di aver ottenuto:
 - (1) un permesso al volo conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003, per gli aeromobili registrati in uno Stato membro;
 - (2) un permesso al volo o documento equivalente dello Stato di registrazione o dello Stato dell'operatore per gli aeromobili registrati in un paese terzo e utilizzati da un operatore dell'UE o di un paese terzo; e
 - (3) permesso dei paesi terzi che verranno sorvolati, se applicabile.

ARO.RAMP.145 Notifica

- (a) Le informazioni raccolte conformemente alla norma ARO.RAMP.125, lettera a), devono essere inserite in una banca dati centralizzata di cui alla norma ARO.RAMP.150, lettera b), punto 2, entro 21 giorni di calendario dopo l'ispezione.
- (b) L'autorità competente o l'Agenzia deve inserire in una banca dati centralizzata tutte le informazioni utili all'applicazione del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative e per l'attuazione da parte dell'Agenzia dei compiti che le vengono assegnati da questa parte, incluse le informazioni di cui alla norma ARO.RAMP.110, lettera a).
- (c) Nel caso in cui le informazioni di cui alla norma ARO.RAMP.110, lettera a), mostrano l'esistenza di una possibile minaccia di sicurezza, tali informazioni devono essere anche comunicate a ciascuna autorità competente e all'Agenzia senza ritardi.
- (d) Nel caso in cui le informazioni riguardanti le deficienze degli aeromobili vengano fornite da una persona all'autorità competente, le informazioni di cui alle norme ARO.RAMP.110, lettera a), e alla norma ARO.RAMP.125, lettera a) devono essere rese anonime in merito alla fonte di tali informazioni.

ARO.RAMP.150 Compiti di coordinamento dell'Agenzia

- (a) L'Agenzia gestisce e attua gli strumenti e le procedure necessari per la raccolta e lo scambio:
 - (1) delle informazioni definite alle norme ARO.RAMP.110 e ARO.RAMP.125, utilizzando i modelli indicati nelle appendici IV e VI; e
 - (2) delle informazioni fornite dai paesi terzi o dalle organizzazioni internazionali con i quali l'UE ha concluso appositi accordi o da organizzazioni con le quali

L'Agenzia ha concluso appositi accordi a norma dell'articolo 27, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 216/2008.

- (b) Tale gestione comprende i seguenti compiti:
- (1) raccogliere dagli Stati membri dati relativi ad informazioni in materia di sicurezza sugli aeromobili che atterrano sugli aeroporti situati nel territorio soggetto alle disposizioni del trattato;
 - (2) sviluppare, mantenere e aggiornare regolarmente una banca dati centralizzata contenente tutte le informazioni di cui alla lettera a), punti 1 e 2;
 - (3) apportare le modifiche e i miglioramenti necessari alla banca dati;
 - (4) analizzare la banca dati centralizzata e le altre informazioni pertinenti relative alla sicurezza degli aeromobili e degli operatori aerei e, su questa base:
 - (i) consigliare la Commissione europea e le autorità competenti circa le misure da adottare immediatamente e la relativa politica di accompagnamento;
 - (ii) comunicare gli eventuali problemi in materia di sicurezza alla Commissione europea e alle autorità competenti;
 - (iii) proporre azioni coordinate alla Commissione europea e alle autorità competenti, ove ciò sia necessario per motivi di sicurezza, e garantire il coordinamento di tali azioni sul piano tecnico; e
 - (5) garantire il collegamento con altre istituzioni e organismi europei, le organizzazioni internazionali e le autorità competenti dei paesi terzi per quanto riguarda gli scambi di informazioni.

ARO.RAMP.155 Relazione annuale

L'Agenzia redige e sottopone alla Commissione europea una relazione annuale sul sistema delle ispezioni di rampa contenente, almeno, le informazioni seguenti:

- (a) situazione del progresso del sistema;
- (b) situazione delle ispezioni effettuate nell'anno;
- (c) analisi dei risultati delle ispezioni, classificando le conclusioni per categorie;
- (d) azioni intraprese nel corso dell'anno;
- (e) proposte per migliorare ulteriormente il sistema delle ispezioni di rampa; e
- (f) allegati contenenti gli elenchi delle ispezioni classificate in base allo Stato dell'operazione, al tipo di aeromobile, agli operatori e alle percentuali delle risultanze riscontrate per ciascuna categoria.

ARO.RAMP.160 Informazione al pubblico

L'Agenzia pubblica una relazione annuale sulle informazioni aggregate che viene resa disponibile al pubblico, contenente un'analisi di tutte le informazioni ricevute ai sensi della norma ARO.RAMP.145. La relazione deve essere semplice e facile da capire e la sorgente delle informazioni deve essere resa anonima.

APPENDICE I ALL'ALLEGATO II

CERTIFICATO DI OPERATORE AEREO (Piano di approvazione per gli operatori aerei)		
Tipi di operazione: Trasporto aereo commerciale (CAT) ◆ Passeggeri; ◆ Merci;		
◆ Altro ¹ :.....		
Operazioni commerciali specializzate (SPO) ◆ ²		
5	Stato dell'operatore ³	5
	Autorità rilasciante il certificato ⁴	
AOC # ⁶ :	Nome dell'operatore ⁷	Punti di contatto operativi: ⁹ I recapiti da utilizzare per contattare la gestione operativa senza ritardi inaspettati sono elencati al ¹² .
	Operante come: Denominazione commerciale ⁸	
	Indirizzo dell'operatore ¹⁰ :	
	Telefono ¹¹ : Fax: E-mail:	
Il presente certificato certifica che ¹³ è autorizzata a condurre operazioni aeree commerciali, come definito nelle specifiche delle operazioni allegate, conformemente al manuale delle operazioni, allegato VI al regolamento (CE) n. 216/2008 e sue norme attuative .		
Data del rilascio ¹⁴ :	Nome e firma ¹⁵ : Titolo:	

1. Altro tipo di trasporto da specificare.
2. Specificare il tipo di operazione, per esempio, agricoltura, edilizia, aerofotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea.
3. Sostituito dal nome dello Stato dell'operatore.
4. Sostituito dall'identificazione dell'autorità competente rilasciante il certificato.
5. Uso destinato all'autorità competente.
6. Riferimento dell'approvazione, come rilasciato dall'autorità competente.
7. Sostituito dal nome di registrazione dell'operatore.
8. Denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire "Operante come" prima della denominazione commerciale.

9. I recapiti includono i numeri di telefono e di fax, incluso il prefisso del paese, e l'indirizzo e-mail (se disponibile) da utilizzare per contattare la gestione operativa senza ritardi inaspettati per questioni riguardanti le operazioni aeree, aeronavigabilità, competenza dell'equipaggio di condotta e di cabina, merci pericolose e altre questioni.
10. Indirizzo della sede principale dell'attività dell'operatore.
11. Numeri di telefono e di fax, incluso il prefisso del paese, della sede principale dell'attività dell'operatore. Deve essere fornito l'indirizzo di posta elettronica, se disponibile.
12. Inserire il documento controllato, tenuto a bordo, nel quale vengono elencati i recapiti, con il riferimento al paragrafo o pagina rilevante. Per esempio: "I recapiti ... sono elencati nel manuale delle operazioni, gen/basic, capitolo 1, 1.1"; o "... sono elencati nelle specifiche delle operazioni, pagina 1"; o "... sono elencati nell'allegato a questo documento".
13. Denominazione di registrazione dell'operatore.
14. Data del rilascio dell'AOC (gg-mm-aaaa).
15. Titolo, nome e firma del rappresentante dell'autorità competente. In aggiunta, un timbro ufficiale può essere applicato sull'AOC.

APPENDICE II ALL'ALLEGATO II

SPECIFICHE DELLE OPERAZIONI (soggette alle condizioni di approvazione nel manuale delle operazioni)				
Recapiti dell'autorità rilasciante il certificato				
Telefono ¹ : _____; Fax: _____;				
E-mail: _____				
AOC# ² : Nome dell'operatore ³ : Data ⁴ : Firma: Operante come: Denominazione commerciale				
Specifiche delle operazioni#:				
Modello dell'aeromobile ⁵ :				
Marche di immatricolazione ⁶ :				
Operazioni commerciali ◆ 				
Area dell'operazione ⁷ :				
Limitazioni speciali ⁸ :				
Approvazioni specifiche:	Si	No	Specificazione ⁹	Note
Merci pericolose	◆	◆		
Operazioni in bassa visibilità			RVR ¹¹ : m	
Decollo			CAT ¹⁰ RVR: m DH: ft	
Avvicinamento e atterraggio	◆	◆		
Decollo	◆	◆		
RVSM ¹² ◆ N/D	◆	◆		
ETOPS ¹³ ◆ N/D	◆	◆	Tempo di dirottamento massimo ¹⁴ : min.	
Specifiche di navigazione per operazioni PBN ¹⁵	◆	◆		¹⁶
Specifiche delle prestazioni minime di navigazione	◆	◆		
Operazioni con elicottero con l'aiuto di sistemi d'immagine di visione notturna	◆	◆		
Operazioni con verricello con elicottero	◆	◆		
Servizi medici di emergenza con elicottero	◆	◆		
Addestramento dell'equipaggio di cabina ¹⁷	◆	◆		
Rilascio dell'attestato di CC ¹⁸	◆	◆		
Aeronavigabilità continua	◆	◆	¹⁹	
Altro ²⁰				

Allegato II "Parte ARO"

1. Numeri di telefono e di fax dell'autorità competente, incluso il prefisso del paese. Deve essere fornito l'indirizzo di posta elettronica, se disponibile.
2. Inserire il numero del certificato di operatore aereo (AOC) associato.
3. Inserire il nome di registrazione dell'operatore e la denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire "Operante come" prima della denominazione commerciale.
4. Data del rilascio delle specifiche delle operazioni (gg-mm-aaaa) e firma del rappresentante dell'autorità competente.
5. Inserire la denominazione ICAO della marca dell'aeromobile, modello e serie, o serie master, se è stata designata una serie (per esempio, Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232).
6. Le marche di immatricolazione sono elencate o nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nell'ultimo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla corrispondente pagina nel manuale delle operazioni. Nel caso in cui non tutte le approvazioni specifiche riguardino il modello dell'aeromobile, le marche di immatricolazione dell'aeromobile possono essere inserite nella colonna destinata alle note dell'approvazione specifica.
7. Lista delle aree geografiche delle operazioni autorizzate (per mezzo di coordinate geografiche o rotte specifiche, regioni di informazione di volo o confini nazionali o regionali).
8. Lista delle limitazioni speciali applicabili (per esempio, solo in VFR, solo di giorno, ecc.).
9. Elencare in questa colonna i criteri più permissivi per ciascuna approvazione o tipo di approvazione (con i criteri appropriati).
10. Inserire la categoria di avvicinamento di precisione applicabile: CAT I, II, IIIA, IIIB o IIIC. Inserire la portata visiva di pista minima (RVR) in metri e altezza di decisione (DH) in piedi. Deve essere usata una riga per ciascuna categoria di avvicinamento.
11. Inserire la RVR minima di decollo approvata in metri. Deve essere usata una riga per ciascuna approvazione se vengono rilasciate differenti approvazioni.
12. La voce non applicabile (N/A) può essere scelta soltanto se il ceiling massimo dell'aeromobile è inferiore al FL290.
13. Operazioni di lungo raggio (ETOPS) riguardano attualmente soltanto velivoli bimotore. Quindi la voce non applicabile (N/A) può essere scelta soltanto se il modello dell'aeromobile ha più o meno di due motori.
14. Può anche essere indicata la distanza limite (in NM) e il tipo di motore.
15. Navigazione basata sulle prestazioni (PBN): viene usata una riga per ciascuna approvazione PBN (per esempio, navigazione d'area (RNAV) 10, RNAV 1, prestazioni di navigazione richieste (RNP) 4,...), con appropriate limitazioni o le condizioni elencate nelle colonne "Specifiche" e/o "Note".
16. Limitazioni, condizioni e base normativa per l'approvazione operativa associata con l'approvazione PBN (per esempio, sistema globale di navigazione satellitare (GNSS), dispositivo per la misurazione della distanza/DME/unità inerziale di orientamento (DME/DME/IRU), ...).
17. Approvazione per condurre il corso d'addestramento e gli esami da parte dei richiedenti un attestato di equipaggio di cabina come specificato alla parte CC.
18. Approvazione per rilasciare attestati di equipaggio di cabina come specificato alla parte CC.

19. Il nome della persona/organizzazione responsabile per assicurare che venga mantenuta l'aeronavigabilità continua dell'aeromobile e un riferimento al regolamento che richiede il lavoro, ad esempio parte M, capo G.
20. Si possono inserire altre approvazioni o dati, utilizzando una riga (o un blocco di più righe) per ogni autorizzazione (ad esempio, atterraggi corti, avvicinamenti ripidi, operazioni con elicottero da/verso un sito di interesse pubblico, operazioni con elicottero su ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata, operazioni con elicottero senza la possibilità di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, operazioni con angoli di inclinazione laterale più elevati, distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza un'approvazione ETOPS, aeromobili utilizzati per operazioni non commerciali).

MODELLO 139 AESA Edizione 1

APPENDICE III ALL'ALLEGATO II

Elenco di approvazioni specifiche		
Operazioni non commerciali (soggette alle condizioni specificate nell'approvazione e contenute nel manuale delle operazioni o manuale operativo del pilota)		
Autorità rilasciante il certificato ⁵ :		
Elenco delle approvazioni specifiche ⁶ :		
Nome dell'operatore:		
Data ⁷ :		
Firma:		
Modello dell'aeromobile e marche di immatricolazione ⁸ :		
Tipi di operazioni specializzate (SPO), se applicabile: <input type="checkbox"/> ⁹		
Approvazioni specifiche ¹⁰ :	Specificazione ¹¹	Note
...		
...		
...		
...		
...		

MODELLO 140 AESA Edizione 1

⁵ Inserimento di nome e recapiti.

⁶ Inserimento del numero associato.

⁷ Data di rilascio delle approvazioni specifiche (gg-mm-aaaa) e firma del rappresentante dell'autorità competente.

⁸ Inserire la denominazione del Gruppo per la sicurezza dell'aviazione commerciale (CAST)/ICAO della marca dell'aeromobile, modello e serie, o serie master, se è stata designata una serie (per esempio, Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La tassonomia CAST/ICAO è disponibile sul sito: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Le marche di immatricolazione dovrebbero essere elencate nell'elenco delle approvazioni specifiche o nel manuale delle operazioni. Nell'ultimo caso l'elenco delle approvazioni specifiche deve fare riferimento alla corrispondente pagina nel manuale delle operazioni.

⁹ Specificare il tipo di operazione, per esempio, agricoltura, edilizia, aerofotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea.

¹⁰ Elencare in questa colonna tutte le operazioni approvate, per esempio: merci pericolose, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS, HHO.

¹¹ Elencare in questa colonna i criteri più permissivi per ciascuna approvazione, per esempio l'altezza di decisione e la RVR minima per la CAT II.

APPENDICE IV ALL'ALLEGATO II

Modello standard di relazione



Autorità competente (Denominazione)

(Stato)

Relazione standard

¹ N.:

² Fonte: SR

³ Data:

⁴ Luogo:

⁵ (Non utilizzato)

⁶ Operatore:

⁷ Numero AOC:

⁸ Stato:

⁹ Rotta: da

¹⁰ Numero del volo:

¹¹ Rotta: verso

¹² Numero del volo:

¹³ Noleggiato dall'operatore*:

¹⁴ Stato del noleggiatore:

* (se del caso)

¹⁵ Tipo di aeromobile:

¹⁶ Marca d'immatricolazione:

¹⁷ Numero di costruzione:

¹⁸ Equipaggio di condotta: Stato che rilascia la licenza:

¹⁹ Note:

.....
.....

²⁰ Azioni adottate:

.....
.....

²¹ (Non utilizzato)

Allegato II "Parte ARO"

APPENDICE V ALL'ALLEGATO II

Attestato di ispezione di rampa					
Data:		Ora:		Luogo:	
Operatore:			Stato:		N. AOC:
Rotta da:		Numero di volo:		Rotta verso:	
Rotta verso:		Numero di volo:			
Tipo di volo:	Noleggiato dall'operatore:			Tipo di aeromobile:	Configurazione dell'aeromobile:
Stato del noleggiatore:			Marca d'immatricolazione:		Numero di costruzione:
Stato/i che ha/hanno rilasciato le licenze di pilotaggio:		Avviso di ricevimento ^(*)			
		Nome:			
		Funzione:		Firma:	

Informazioni in formato libero dell'autorità competente (logo, coordinate di contatto telefono/fax/posta elettronica)

		Verifica	Osservazioni			Verifica	Osservazioni			Verifica	Osservazioni
A	Cabina di pilotaggio										
1	Condizioni generali										
2	Uscita di sicurezza										
3	Equipaggiamenti										
	Documentazione										
4	Manuali										
5	Checklist										
6	Carte di navigazione strumentale										
7	Equipaggiamento minimo (MEL)										
8	Certificato di immatricolazione										
9	Certificato acustico (se applicabile)										
10	AOC o equivalente										
11	Licenza radio										
12	Certificato di aeronavigabilità										
	Dati di volo										
13	Preparazione del volo										
14	Massa e calcolo del centraggio										
	Equipaggiamento di sicurezza										
15	Estintori portatili										
16	Giubbotti di salvataggio/Dispositivi di galleggiamento										
	Equipaggio di condotta										
20	Licenza di pilotaggio/composizione										
	Giornale di rotta/Giornale di bordo o equivalente										
21	Giornale di rotta o equivalente										
22	Certificato di manutenzione										
23	Notifica e rettifica della carenza (compreso il giornale di bordo)										
24	Ispezione (prevolo)										
	B										
	Sicurezza in cabina										
1	Stato generale degli interni										
2	Postazione dell'equipaggio di cabina e zona di riposo										
3	Kit di pronto soccorso/Kit medico di emergenza										
4	Estintori portatili										
5	Giubbotti di salvataggio/Dispositivi di galleggiamento										
6	Condizione delle cinture di sicurezza e dei sedili										
7	Illuminazione e segnalazione delle uscite di sicurezza, torce portatili individuali										
8	Scivoli/Zattere di salvataggio (se richiesto), ELT										
9	Impianto d'ossigeno (cabina di pilotaggio e cabina passeggeri)										
10	Istruzioni di sicurezza										
11	Membri d'equipaggio di cabina										
	C										
	Condizioni dell'aeromobile										
1	Condizioni esterne generali										
2	Porte e portali										
3	Comandi di volo										
4	Ruote, pneumatici e freni										
5	Pattini/galleggianti del carrello d'atterraggio										
6	Alloggiamento del carrello d'atterraggio										
7	Gruppo propulsore e pilone										
8	Pale delle eliche, eliche, rotor (principale, di coda)										
9	Riparazioni evidenti										
10	Danni evidenti non riparati										
11	Perdita										
	D										
	Carico										
1	Condizioni generali del compartimento di carico										
2	Merci pericolose										
3	Stivaggio del carico										
	E										
	Punti generali										

Allegato II "Parte ARO"

17	Imbracatura			12	Accesso alle uscite di sicurezza			1	Punti generali		
18	Equipaggiamento ad ossigeno			13	Stivaggio dei bagagli						
19	Torce portatili individuali			14	Numero di posti a sedere						

Allegato II "Parte ARO"

Azione adottata	Voce di ispezione	Categoria	Osservazioni
(3d) Divieto operativo immediato			
(3c) Aeromobile immobilizzato a terra dall'autorità aeronautica nazionale			
(3b) Azioni correttive prima dal volo			
(3a) Limitazione alle operazioni di volo dell'aeromobile			
(2) Informazioni all'autorità e all'esercente			
(1) Informazioni al pilota in comando/			
(0) Nessuna osservazione			
Firma o codice degli ispettori			
Commenti dell'equipaggio (se del caso):			
<p>(*) La firma di un qualsiasi membro d'equipaggio o di un altro rappresentante dell'operatore soggetto a ispezioni non implica in alcun modo l'accettazione delle risultanze, ma semplicemente che l'aeromobile è stato sottoposto a ispezione alla data e nel luogo indicati nel presente documento.</p> <p>La presente relazione costituisce un'indicazione di ciò che è stato constatato in questa occasione e non deve essere intesa come prova dell'idoneità dell'aeromobile al volo previsto. I dati contenuti nella presente relazione possono essere oggetto di modifiche per motivi redazionali al momento dell'inserimento nella base dati centralizzata.</p>			

MODELLO 136 AESA Edizione 1

Allegato II "Parte ARO"

9. Certificato acustico (se applicabile).....	9.	<input type="checkbox"/>	9.	<input type="checkbox"/>
10. AOC o equivalente	10.	<input type="checkbox"/>	10.	<input type="checkbox"/>
11. Licenza radio.....	11.	<input type="checkbox"/>	11.	<input type="checkbox"/>
12. Certificato di aeronavigabilità	12.	<input type="checkbox"/>	12.	<input type="checkbox"/>
Dati di volo				
13. Preparazione del volo	13.	<input type="checkbox"/>	13.	<input type="checkbox"/>
14. Massa e calcolo del centraggio.....	14.	<input type="checkbox"/>	14.	<input type="checkbox"/>
Equipaggiamento di sicurezza				
15. Estintori portatili.....	15.	<input type="checkbox"/>	15.	<input type="checkbox"/>
16. Giubbotti di salvataggio/dispositivi di galleggiamento.....	16.	<input type="checkbox"/>	16.	<input type="checkbox"/>
17. Imbracatura	17.	<input type="checkbox"/>	17.	<input type="checkbox"/>
18. Equipaggiamento ad ossigeno.....	18.	<input type="checkbox"/>	18.	<input type="checkbox"/>
19. Torce portatili individuali	19.	<input type="checkbox"/>	19.	<input type="checkbox"/>
Equipaggio di condotta				
20. Licenza di pilotaggio/composizione dell'equipaggio di condotta	20.	<input type="checkbox"/>	20.	<input type="checkbox"/>
Giornale di rotta/Giornale di bordo o equivalente				
21. Giornale di rotta o equivalente	21.	<input type="checkbox"/>	21.	<input type="checkbox"/>
22. Certificato di manutenzione	22.	<input type="checkbox"/>	22.	<input type="checkbox"/>
23. Notifica e rettifica della carenza (compreso il giornale di bordo).....	23.	<input type="checkbox"/>	23.	<input type="checkbox"/>
24. Ispezione prevolo.. ..	24.	<input type="checkbox"/>	24.	<input type="checkbox"/>
B. Sicurezza in cabina				
1. Stato generale degli interni	1.	<input type="checkbox"/>	1.	<input type="checkbox"/>
2. Postazione dell'equipaggio di cabina e zona di riposo dell'equipaggio.....	2.	<input type="checkbox"/>	2.	<input type="checkbox"/>
3. Kit di pronto soccorso/Kit medico di emergenza	3.	<input type="checkbox"/>	3.	<input type="checkbox"/>
4. Estintori portatili.....	4.	<input type="checkbox"/>	4.	<input type="checkbox"/>
5. Giubbotti di salvataggio/dispositivi di galleggiamento.....	5.	<input type="checkbox"/>	5.	<input type="checkbox"/>
6. Condizione delle cinture di sicurezza e dei sedili.....	6.	<input type="checkbox"/>	6.	<input type="checkbox"/>
7. Illuminazione e segnalazione delle uscite di sicurezza, torce portatili individuali ..	7.	<input type="checkbox"/>	7.	<input type="checkbox"/>
8. Scivoli/Zattere di salvataggio (se richiesto), ELT	8.	<input type="checkbox"/>	8.	<input type="checkbox"/>
9. Impianto d'ossigeno (cabina di pilotaggio e cabina passeggeri).....	9.	<input type="checkbox"/>	9.	<input type="checkbox"/>
10. Istruzioni di sicurezza.....	10.	<input type="checkbox"/>	10.	<input type="checkbox"/>
11. Membri d'equipaggio di cabina	11.	<input type="checkbox"/>	11.	<input type="checkbox"/>
12. Accesso alle uscite di sicurezza	12.	<input type="checkbox"/>	12.	<input type="checkbox"/>
13. Stivaggio dei bagagli.....	13.	<input type="checkbox"/>	13.	<input type="checkbox"/>
14. Numero di posti a sedere.....	14.	<input type="checkbox"/>	14.	<input type="checkbox"/>

Allegato II "Parte ARO"

Codice della voce	Verificato	Osservazioni
C. Condizioni dell'aeromobile		
1. Condizioni esterne generali.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Porte e portali	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Comandi di volo	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Ruote, pneumatici e freni.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Pattini/galleggianti del carrello d'atterraggio.....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Alloggiamento del carrello d'atterraggio	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Gruppo propulsore e pilone	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Pale delle eliche, eliche, rotori (principale, di coda).....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Riparazioni evidenti	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10..... Danni evidenti non riparati	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Perdite.....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Carico		
1. Condizioni generali del compartimento di carico.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Merci pericolose.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Stivaggio del carico....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
E. Punti generali		
1. Osservazioni generali.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

MODELLO 137 AESA Edizione 1

ALLEGATO III

REQUISITI PER LE ORGANIZZAZIONI PER LE OPERAZIONI DI VOLO

Parte ORO

ORO.GEN.005 Campo di applicazione

La presente parte stabilisce i requisiti che un operatore aereo deve seguire per condurre:

- (a) operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi; o
- (b) operazioni commerciali.

Capo GEN – Requisiti generali

Sezione I – Premessa

ORO.GEN.105 Autorità competente

Ai fini della presente parte, l'autorità competente che esercita la supervisione sugli operatori soggetti ad un obbligo di certificazione o dichiarazione deve essere:

- (a) per gli operatori aventi il luogo principale dell'attività in uno Stato membro, l'autorità designata da tale Stato membro;
- (b) per gli operatori aventi il luogo principale dell'attività in un paese terzo, l'Agenzia.

ORO.GEN.110 Responsabilità dell'operatore

- (a) L'operatore è responsabile per l'impiego dell'aeromobile conformemente all'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008, i corrispondenti requisiti della presente parte e la sua dichiarazione o certificato.
- (b) Ciascun volo deve essere condotto conformemente alle disposizioni del manuale delle operazioni.
- (c) L'operatore deve stabilire e mantenere un sistema per esercitare il controllo operativo di ciascun volo effettuato nei termini della sua dichiarazione o certificato.
- (d) L'operatore deve garantire che i suoi aeromobili siano equipaggiati e i suoi equipaggi qualificati come richiesto per l'area e tipo di operazione.
- (e) L'operatore deve garantire che tutto il personale assegnato, o direttamente interessato, alle operazioni di terra e di volo sia adeguatamente istruito, abbia dimostrato la propria abilità

nei propri compiti e sia a conoscenza delle proprie responsabilità e della relazione tra tali compiti e l'operazione nel suo insieme.

- (f) L'operatore deve stabilire le procedure e le istruzioni per l'impiego in sicurezza di ciascun tipo di aeromobile, contenente i compiti e le responsabilità del personale di terra e dei membri d'equipaggio per tutti i tipi di operazioni a terra e in volo. Queste procedure non richiedono membri d'equipaggio per svolgere ciascuna attività durante le fasi critiche del volo oltre a quelli richiesti per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile.
- (g) L'operatore deve garantire che tutto il personale sia a conoscenza del fatto che deve rispettare le leggi, i regolamenti e le procedure degli Stati nei quali vengono condotte le operazioni e che sono pertinenti allo svolgimento dei propri compiti.
- (h) L'operatore deve implementare una lista di controlli per ciascun tipo di aeromobile che i membri d'equipaggio devono utilizzare in tutte le fasi del volo in condizioni normali, anormali e di emergenza per garantire che siano seguite le procedure operative contenute nel manuale delle operazioni. La progettazione e l'utilizzo della lista di controlli deve rispettare i principi dei fattori umani e tener conto della più recente documentazione rilevante ricevuta dal produttore dell'aeromobile.
- (i) L'operatore deve specificare le procedure per la pianificazione del volo per garantire la condotta in sicurezza del volo sulla base delle considerazioni delle prestazioni dell'aeromobile, altre limitazioni operative e condizioni attese sulla rotta da seguire e agli aeroporti o siti operativi interessati. Queste procedure devono essere incluse nel manuale delle operazioni.
- (j) L'operatore deve stabilire e mantenere i programmi d'addestramento del personale come richiesto dalle istruzioni tecniche. I programmi d'addestramento devono essere commensurati alle responsabilità del personale.

ORO.GEN.115 Richiesta di un certificato dell'operatore

- (a) La richiesta di un certificato dell'operatore o una modifica a un certificato esistente deve essere effettuata nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente, tenendo conto dei requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008¹² e corrispondenti norme attuative.
- (b) I richiedenti un certificato iniziale devono fornire all'autorità competente la documentazione che dimostri come siano conformi ai requisiti stabiliti nel regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative. Tale documentazione deve includere una procedura per descrivere come saranno gestite e notificate all'autorità competente le modifiche che non richiedono previa approvazione.

¹² 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. *GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1*, modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, *GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51*.

ORO.GEN.120 Metodi di rispondenza

- (a) Dei metodi alternativi di rispondenza rispetto a quelli adottati dall'Agenzia possono essere utilizzati da un'organizzazione per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.
- (b) Nel caso in cui un operatore soggetto a certificazione desideri utilizzare dei metodi alternativi di rispondenza rispetto a quelli adottati dall'Agenzia per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, dovrà, prima di implementarli, fornire all'autorità competente una descrizione completa dei metodi alternativi di rispondenza. La descrizione deve includere tutte le revisioni ai manuali o alle procedure che possano essere rilevanti, nonché una valutazione che dimostri che le norme attuative siano soddisfatte.

L'operatore può implementare questi metodi alternativi di rispondenza subordinatamente alla previa approvazione da parte dell'autorità competente e alla ricezione della notificazione come prescritto al punto ARO.GEN.120 (d).

- (c) Un operatore al quale viene richiesto di dichiarare la propria attività deve notificare l'autorità competente se utilizza metodi alternativi di rispondenza per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.

ORO.GEN.125 Condizioni di approvazione e privilegi di un operatore

Un operatore certificato deve soddisfare il campo di applicazione ed i privilegi definiti nelle condizioni di approvazione allegate al certificato dell'operatore.

ORO.GEN.130 Modifiche

- (a) Ogni modifica riguardante:
 - (1) il campo di applicazione del certificato o le condizioni di approvazione di un operatore; o
 - (2) uno degli elementi del sistema di gestione dell'operatore come richiesto ai punti ORO.GEN.200 (a)(1) e (a)(2),

necessita di previa approvazione da parte dell'autorità competente.

- (b) Per ciascuna modifica che richiede la previa approvazione conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, l'operatore deve richiedere e ottenere un'approvazione rilasciata dall'autorità competente. La richiesta deve essere presentata prima dell'effettuazione di ciascuna di tali modifiche, al fine di permettere all'autorità competente di determinare la continua conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative e di modificare, se necessario, il certificato dell'operatore e relative condizioni di approvazione ad esso allegate.

L'operatore deve fornire all'autorità competente tutta la documentazione rilevante.

Le modifiche devono essere implementate solamente al momento della ricezione dell'approvazione formale da parte dell'autorità competente in conformità al punto ARO.GEN.330.

L'operatore deve operare sotto le condizioni prescritte dall'autorità competente durante tali modifiche, come applicabile.

- (c) Tutte le modifiche che non richiedono previa approvazione devono essere gestite e notificate all'autorità competente come definito nella procedura approvata dall'autorità competente in conformità al punto ARO.GEN.310 (c).

ORO.GEN.135 Validità continua

- (a) Il certificato dell'operatore rimane valido a condizione che:
 - (1) l'operatore resti conforme ai requisiti rilevanti del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, tenendo conto delle disposizioni relative al trattamento dei risultati come specificato al punto ORO.GEN.150;
 - (2) venga concesso l'accesso all'autorità competente all'operatore come definito al punto ORO.GEN.140 per determinare la continua conformità ai requisiti rilevanti del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative; e
 - (3) il certificato non venga ceduto o revocato.
- (b) Se il certificato viene ceduto o revocato, deve essere restituito all'autorità competente senza ritardi.

ORO.GEN.140 Accesso

Al fine di determinare la conformità ai requisiti rilevanti del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, l'operatore deve concedere l'accesso a tutte le strutture, aeromobili, documenti, dati, procedure o a tutto il materiale inerente le sue attività soggette a certificazione o dichiarazione, sia con contratto che senza, a tutte le persone autorizzate da:

- (a) dall'autorità competente definita al punto ORO.GEN.105; o
- (b) dall'autorità operante sotto le disposizioni dei punti ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) o ARO.RAMP.

ORO.GEN.150 Risultati

Dopo aver ricevuto notifica dei risultati, l'operatore deve:

- (a) identificare le cause che sono alla base della non conformità;
- (b) definire un piano di azioni correttive; e
- (c) dimostrare l'implementazione delle azioni correttive all'autorità competente entro un periodo concordato con tale autorità come definito al punto ARO.GEN.350 (d).

ORO.GEN.155 Reazione immediata a un problema di sicurezza

L'operatore deve implementare:

- (a) tutte le misure di sicurezza imposte dall'autorità competente conformemente al punto ARO.GEN.135 (c); e
- (b) tutte le rilevanti informazioni di sicurezza obbligatorie rilasciate dall'Agenzia, incluse le prescrizioni di aeronavigabilità e le direttive per il miglioramento della sicurezza.

ORO.GEN.160 Segnalazione di eventi

- (a) L'organizzazione deve segnalare all'autorità competente e ad ogni altra organizzazione richiesta dallo Stato dell'operatore che deve essere informato, ogni incidente, inconveniente grave ed evento come definito nel regolamento (UE) n. 996/2010¹³ e nella direttiva 2003/42/CE¹⁴.
- (b) Fatto salvo il paragrafo (a), l'organizzazione deve segnalare all'autorità competente e all'organizzazione responsabile per la progettazione dell'aeromobile tutti gli inconvenienti, malfunzionamenti, difetti tecnici, superamento di limitazioni tecniche, eventi che evidenzino l'inaccuratezza, incompletezza o ambiguità delle informazioni contenute nei dati di idoneità operativa o altre circostanze irregolari che abbiano o possano aver messo in pericolo la conduzione sicura dell'aeromobile e che non abbiano causato un incidente o un inconveniente grave.
- (c) Fatto salvo il regolamento (UE) n. 996/2010 e la direttiva 2003/42/CE, le segnalazioni di cui ai paragrafi (a) e (b) devono essere effettuate nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente e devono contenere tutte le informazioni pertinenti in merito alle condizioni di cui l'operatore sia a conoscenza.
- (d) Le segnalazioni devono essere effettuate il prima possibile, ma in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui l'operatore identifica la condizione a cui si riferisce la segnalazione, a meno che ciò sia ostacolato da circostanze eccezionali.
- (e) Se applicabile, l'operatore deve produrre una segnalazione successiva per fornire i dettagli delle azioni che intende intraprendere per prevenire il verificarsi di simili eventi futuri, non appena queste azioni siano state identificate. Questa segnalazione deve essere prodotta nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente.

Section 2 – Gestione

ORO.GEN.200 Sistema di gestione

- (a) L'operatore deve stabilire, implementare e mantenere un sistema di gestione, che includa come minimo:
 - (1) linee di responsabilità ben definite nell'organizzazione, inclusa la responsabilità diretta in termini di sicurezza del dirigente responsabile;
 - (2) una descrizione delle filosofie e principi generali dell'operatore in merito alla sicurezza, note come politica in materia di sicurezza;
 - (3) l'identificazione dei pericoli per la sicurezza aerea insiti nelle attività dell'operatore, la loro valutazione e gestione dei rischi associati, incluse le azioni da intraprendere per mitigare il rischio e verificare la loro efficacia;
 - (4) il mantenimento del personale a livelli di formazione e competenza tali da potere svolgere i propri compiti;

¹³ Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE. Testo rilevante ai fini del SEE, *GU L 295 del 12.11.2010, da pag. 35 a pag. 50.*

¹⁴ Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, *GU L 167 del 4.7.2003, da pag. 23 a pag. 36.*

- (5) documentazione di tutti i processi chiave del sistema di gestione, incluso un processo per far apprendere al personale le proprie responsabilità e la procedura per modificare tale documentazione;
 - (6) una funzione per monitorare la conformità dell'operatore ai requisiti rilevanti. Il monitoraggio della conformità deve includere un sistema di feedback delle conclusioni al dirigente responsabile per garantire l'implementazione efficace delle azioni correttive necessarie; e
 - (7) tutti i requisiti aggiuntivi che sono indicati nei corrispondenti capitoli di questa parte o di altre parti applicabili.
- (b) Il sistema di gestione deve corrispondere alle dimensioni dell'operatore e alla natura e complessità delle sue attività, tenendo conto dei pericoli e dei rischi associati in merito a tali attività.

ORO.GEN.205 Attività appaltate

- (a) Le attività appaltate includono tutte le attività del campo di applicazione dell'approvazione dell'operatore che vengono svolte da un'altra organizzazione certificata a svolgere tali attività o, se non certificata, che lavori sotto l'approvazione dell'operatore. L'operatore deve garantire che nell'appaltare o acquistare parte delle sue attività, il servizio o prodotto appaltato o acquistato siano conformi ai requisiti applicabili.
- (b) Nel caso in cui l'operatore certificato affidi in appalto parte delle sue attività ad un'organizzazione non certificata conformemente a questa parte a svolgere tali attività, quest'ultima deve lavorare sotto l'approvazione dell'operatore. L'organizzazione contraente deve assicurare che l'autorità competente abbia accesso all'organizzazione incaricata, al fine di determinare la continua conformità ai requisiti applicabili.

ORO.GEN.210 Requisiti per il personale

- (a) L'operatore deve nominare un dirigente responsabile che abbia l'autorità di garantire che tutte le attività possano essere finanziate e svolte conformemente ai requisiti applicabili. Il dirigente responsabile deve essere responsabile per stabilire e mantenere un efficace sistema di gestione.
- (b) La persona o il gruppo di persone deve essere nominata dall'operatore, con la responsabilità di assicurare che l'operatore resti conforme ai requisiti applicabili. Tale/i persona/e deve/devono rispondere unicamente al dirigente responsabile.
- (c) L'operatore deve avere personale qualificato a sufficienza per i compiti e le attività pianificate per essere svolte in conformità ai requisiti applicabili.
- (d) L'operatore deve mantenere la documentazione appropriata relativa all'esperienza, qualificazione e addestramento al fine di dimostrare la conformità al paragrafo (c).
- (e) L'operatore deve assicurare che tutto il personale sia a conoscenza delle regole e procedure rilevanti all'esercizio dei loro compiti.

ORO.GEN.215 Requisiti per le strutture

L'operatore deve avere le strutture che permettano lo svolgimento e la gestione di tutti i compiti e le attività pianificate in conformità ai requisiti applicabili.

ORO.GEN.220 Conservazione della documentazione

- (a) L'operatore deve stabilire un sistema per la conservazione della documentazione che permetta un adeguato immagazzinamento e una tracciabilità affidabile di tutte le attività sviluppate, ricoprendo in particolare tutti gli elementi indicati al punto ORO.GEN.200.
- (b) Il formato della documentazione deve essere specificato nelle procedure dell'operatore.
- (c) La documentazione deve essere conservata nelle modalità tali da assicurare la protezione da danneggiamento, alterazione e furto.

Capo AOC – Certificato di operatore aereo

ORO.AOC.100 Richiesta di rilascio di un certificato di operatore aereo

- (a) Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1008/2008¹⁵, prima di dare inizio alle operazioni aeree commerciali, l'operatore deve richiedere ed ottenere il rilascio di un certificato di operatore aereo (AOC) rilasciato dall'autorità competente.
- (b) L'operatore deve fornire all'autorità competente le seguenti informazioni:
 - (1) la denominazione ufficiale, la denominazione commerciale e l'indirizzo di corrispondenza del richiedente;
 - (2) una descrizione delle operazioni proposte, incluso il tipo/i tipi ed il numero di aeromobili che verranno utilizzati;
 - (3) una descrizione del sistema di gestione, inclusa la struttura organizzativa;
 - (4) il nome del dirigente responsabile;
 - (5) i nomi delle persone designate di cui alla norma ORO.AOC.135, lettera a), insieme alle loro qualifiche ed esperienza; e
 - (6) una copia del manuale delle operazioni richiesto dalla norma ORO.MLR.100.
- (c) I richiedenti devono dimostrare all'autorità competente che:
 - (1) soddisfano tutti i requisiti applicabili dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008, la presente parte e la parte CAT, parte SPO e parte SPA, come applicabile;
 - (2) tutti gli aeromobili utilizzati abbiano un certificato di aeronavigabilità (CofA) conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione; e
 - (3) la sua organizzazione e gestione sia idonea e adatta alle dimensioni e campo di applicazione dell'operazione.

ORO.AOC.105 Specifiche dell'operazione e privilegi del titolare di un AOC

I privilegi concessi all'operatore, inclusi quelli rilasciati conformemente alla parte SPA, sono indicati nelle specifiche delle operazioni del certificato.

¹⁵ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione), *GU L 293 del 31.10.2008*, pag. 3.

ORO.AOC.110 Contratto di noleggio

Tutti i contratti di presa a noleggio

- (a) Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1008/2008, tutti i contratti di noleggio riguardanti aeromobili utilizzati da un operatore certificato conformemente a questa parte devono essere preventivamente approvati dall'autorità competente.
- (b) L'operatore certificato conformemente a questa parte può prendere a noleggio un aeromobile con equipaggio soltanto da un operatore di un paese terzo non soggetto ad un divieto operativo di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005¹⁶.

Presa a noleggio con equipaggio

- (c) Il richiedente un'approvazione per la presa a noleggio con equipaggio di un aeromobile di un operatore di un paese terzo deve dimostrare all'autorità competente che:
 - (1) l'operatore del paese terzo:
 - (i) sia titolare di un valido AOC rilasciato conformemente all'allegato 6 ICAO; e
 - (ii) soddisfi i requisiti di sicurezza dell'UE applicabili per le operazioni di volo e per le organizzazioni o standard equivalenti;
 - e
 - (2) l'aeromobile abbia un CofA standard rilasciato conformemente all'allegato 8 ICAO.

Cessione a noleggio a scafo nudo

- (d) L'operatore certificato conformemente a questa parte che intende cedere a noleggio a scafo nudo uno dei suoi aeromobili deve richiedere previa approvazione all'autorità competente. La richiesta deve essere presentata insieme a copie del possibile accordo di noleggio o una descrizione delle condizioni di noleggio, con l'eccezione degli accordi finanziati, e ogni altro documento rilevante.

Cessione a noleggio con equipaggio

- (e) Prima di cedere un aeromobile a noleggio con equipaggio, l'operatore certificato conformemente a questa parte deve notificare l'autorità competente.

ORO.AOC.115 Accordi di code sharing

- (a) Gli accordi di code sharing tra un operatore certificato conformemente a questa parte e un operatore di un paese terzo devono essere preventivamente approvati dall'autorità competente.
- (b) Per ottenere un'approvazione, l'operatore deve dimostrare all'autorità competente che l'operatore del paese terzo:
 - (1) sia titolare di un valido AOC rilasciato conformemente all'allegato 6 ICAO; e
 - (2) abbia stabilito un programma di audit di code sharing che fornisce un sistema per svolgere l'audit e monitorare la conformità in maniera continua.
- (c) Nell'implementare il programma di audit di code sharing di cui alla lettera b), punto 2, l'operatore deve condurre un audit iniziale in loco e degli audit regolari dell'operatore del

¹⁶ Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE, *GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15*.

paese terzo per la durata dell'accordo di code sharing al fine di assicurare la conformità dell'operatore del paese terzo all'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008. Gli audit in loco devono essere svolte ogni 24 mesi.

- (d) Gli audit, incluse le risultanze, devono essere registrate in una relazione dell'audit. Le risultanze di livello 1 devono essere chiuse prima di iniziare o di poter continuare un accordo di code sharing. Le risultanze di livello 2 devono essere chiuse entro 6 mesi dopo l'audit. L'operatore deve inoltrare tutte le relazioni degli audit, incluse le risultanze e la loro chiusura, all'autorità competente. Le relazioni degli audit devono essere conservate per almeno 5 anni.
- (e) L'operatore certificato conformemente a questa parte non può vendere e rilasciare biglietti per un volo effettuato da un operatore di un paese terzo nel caso in cui l'operatore del paese terzo sia soggetto ad un divieto operativo di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005.

ORO.AOC.120 Approvazione per fornire addestramento all'equipaggio di cabina e per rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina

- (a) Se un operatore intende fornire il corso di addestramento di cui alla parte CC, deve richiedere ed ottenere l'approvazione rilasciata dall'autorità competente. A tal fine, il richiedente deve dimostrare conformità ai requisiti per la condotta e contenuto del corso di addestramento stabiliti dalle norme CC.TRA.215 e CC.TRA.220 e deve fornire all'autorità competente:
 - (1) la data del previsto inizio delle attività;
 - (2) i dettagli personali e le qualifiche degli istruttori per i vari argomenti dell'addestramento;
 - (3) il/i nome/i ed indirizzo/i del sito/dei siti operativo/i nei quali deve essere condotto l'addestramento;
 - (4) una descrizione delle strutture, modalità d'addestramento, manuali e dispositivi rappresentativi che verranno utilizzati; e
 - (5) il programma del corso di addestramento.
- (b) Se uno Stato membro decide, in conformità all'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 216/2008, che gli operatori possono essere approvati a rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina, il richiedente deve, in aggiunta alle disposizioni della lettera a):
 - (1) dimostrare all'autorità competente che:
 - (i) l'organizzazione ha la capacità e la responsabilità per svolgere tale compito;
 - (ii) il personale interessato allo svolgimento degli esami sia appositamente qualificato e privo di conflitti di interessi; e
 - (2) fornire le procedure e le condizioni specificate per:
 - (i) condurre gli esami richiesti dalla norma CC.TRA.220;
 - (ii) rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina; e
 - (iii) fornire all'autorità competente tutte le informazioni e la documentazione rilevanti in merito agli attestati rilasciati e ai loro titolari, ai fini della conservazione della documentazione, supervisione e controllo dell'attuazione da parte di tale autorità.
- (c) Le approvazioni di cui alle lettere a) e b) devono essere indicate nelle specifiche delle operazioni.

ORO.AOC.125 Operazioni non commerciali degli aeromobili elencate nelle specifiche delle operazioni da parte del titolare di un AOC

Il titolare di un AOC può svolgere operazioni non commerciali con un aeromobile che viene altrimenti utilizzato per operazioni commerciali che sono elencate nelle specifiche delle operazioni del suo AOC, senza essere richiesto di sottoporre una dichiarazione conformemente a questa parte, sempre che l'operatore:

- (a) descriva tali operazioni in dettaglio nel manuale delle operazioni, incluso:
 - (1) l'identificazione dei requisiti applicabili;
 - (2) una chiara identificazione delle differenze tra le procedure operative utilizzate nel condurre operazioni commerciali e non commerciali; e
 - (3) un mezzo per assicurare che tutto il personale interessato all'operazione sia a conoscenza delle relative procedure;
- (b) fornisca le differenze identificate tra le procedure operative di cui alla lettera a), punto 2, all'autorità competente per previa approvazione.

ORO.AOC.130 Controllo dei dati relativi al volo – velivoli

- (a) L'operatore deve stabilire e mantenere un sistema di controllo dei dati relativi al volo, che deve essere integrato nel suo sistema di gestione, per i velivoli con una massa massima certificata al decollo maggiore di 27 000 kg.
- (b) Il sistema di controllo dei dati relativi al volo non è punitivo e contiene opportune salvaguardie per proteggere la o le fonti dei dati.

ORO.AOC.135 Requisiti per il personale

- (a) Conformemente alla norma ORO.GEN.210, lettera b), l'operatore deve nominare delle persone responsabili per la gestione e la supervisione delle seguenti aree:
 - (1) operazioni di volo;
 - (2) addestramento dell'equipaggio; e
 - (3) operazioni a terra.
- (b) *Adeguatezza e competenza del personale*
 - (1) L'operatore deve assumere un numero sufficiente di personale per le operazioni pianificate di terra e di volo.
 - (2) Tutto il personale assegnato o direttamente interessato alle operazioni di terra e di volo deve:
 - (i) essere adeguatamente addestrato;
 - (ii) dimostrare le proprie capacità nello svolgere i compiti che gli sono stati assegnati; e
 - (iii) essere consapevole delle proprie responsabilità e della relazione tra i loro compiti e l'operazione stessa.
- (c) *Supervisione del personale*
 - (1) L'operatore deve nominare un numero sufficiente di personale addetto alla supervisione, tenendo conto della struttura dell'organizzazione e del numero di personale impiegato.

- (2) I compiti e le responsabilità di questi supervisori devono essere definiti e tutto il necessario deve essere organizzato al fine di assicurare che essi possano adempiere alle proprie responsabilità.
- (3) La supervisione dei membri d'equipaggio e del personale interessato all'operazione deve essere svolta da individui con adeguata esperienza e abilità al fine di assicurare conformità agli standard specificati nel manuale delle operazioni.

ORO.AOC.140 Requisiti relativi alle strutture

Conformemente alla norma ORO.GEN.215, l'operatore deve:

- (a) predisporre adeguate strutture di assistenza a terra al fine di garantire la sicurezza dei propri voli;
- (b) predisporre delle strutture di supporto operativo nella base operativa principale, adeguate all'area e al tipo di operazioni; e
- (c) assicurare che lo spazio di lavoro disponibile in ciascuna base operativa sia sufficiente per il personale le cui attività possono incidere sulla sicurezza delle operazioni di volo. Devono inoltre essere prese in considerazione le necessità del personale dell'equipaggio di terra, del personale interessato al controllo operativo, alla conservazione dei documenti essenziali e alla pianificazione del volo da parte dell'equipaggio.

ORO.AOC.150 Requisiti relativi alla documentazione

- (a) L'operatore è responsabile per la produzione di manuali e tutta la documentazione richiesta e relative modifiche.
- (b) L'operatore deve essere in grado di poter distribuire istruzioni operative e altre informazioni senza ritardi.

Capo DEC – Dichiarazione

ORO.DEC.100 Dichiarazione

L'operatore deve:

- (a) fornire all'autorità competente tutte le informazioni rilevanti prima dell'inizio delle operazioni, utilizzando il modello contenuto all'appendice I di questa parte.
- (b) fornire all'autorità competente una lista dei metodi alternativi di rispondenza utilizzati;
- (c) mantenere la conformità ai requisiti applicabili e alle informazioni fornite nella dichiarazione;
- (d) notificare l'autorità competente senza ritardi in merito ad eventuali modifiche alla sua dichiarazione o ai mezzi di rispondenza utilizzati tramite la presentazione di una dichiarazione modificata utilizzando il modello contenuto nell'appendice I di questa parte; e
- (e) notificare l'autorità competente in merito alla terminazione dell'operazione.

Capo MLR – Manuali, documentazione e giornali di bordo, registrazioni

ORO.MLR.100 Manuale delle operazioni – generalità

- (a) L'operatore deve stabilire un manuale delle operazioni (OM) come specificato al punto 8.b. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008.
- (b) Il contenuto dell'OM deve riflettere i requisiti indicati nella presente parte e nella parte CAT, parte NCC, parte SPO e parte SPA, come applicabile, e non deve contravvenire alle condizioni contenute nelle specifiche delle operazioni del certificato di operatore aereo (AOC) o la dichiarazione e relativa lista di approvazioni specifiche, come applicabile.
- (c) L'OM può essere pubblicato in parti separate.
- (d) Tutto il personale interessato alle operazioni deve avere facile accesso alle porzioni dell'OM che sono rilevanti ai loro compiti.
- (e) L'OM deve essere mantenuto aggiornato. Tutto il personale deve essere messo a conoscenza delle modifiche rilevanti ai loro compiti.
- (f) Ciascun membro d'equipaggio deve ricevere una copia personale delle sezioni dell'OM rilevanti ai propri compiti. Ciascun titolare di un OM o di parti di esso è responsabile per mantenere la propria copia aggiornata con le modifiche o revisioni fornite dall'operatore.
- (g) Per i titolari di un AOC:
 - (1) per le modifiche richieste che devono essere notificate conformemente alle norme ORO.GEN.115, lettera b) e ORO.GEN.130, lettera c), l'operatore deve fornire all'autorità competente le modifiche che si vogliono implementare prima della data di entrata in vigore; e
 - (2) per le modifiche alle procedure associate alle voci che richiedono previa approvazione conformemente alla norma ORO.GEN.130, l'approvazione deve essere ottenuta prima che la modifica entri in vigore.
- (h) In deroga alla lettera g), se sono richieste delle modifiche o revisioni immediate nell'interesse della sicurezza, queste possono essere pubblicate ed applicate immediatamente, sempre che venga fatta domanda per le approvazioni richieste.
- (i) L'operatore deve incorporare tutte le modifiche e le revisioni richieste dall'autorità competente.
- (j) L'operatore deve assicurare che le informazioni contenute nei documenti approvati e tutte le loro modifiche siano correttamente rispecchiate nell'OM. Ciò non impedisce all'operatore di pubblicare dei dati e delle procedure più conservative nell'OM.
- (k) L'operatore deve assicurare che tutto il personale sia in grado di capire la lingua nella quale sono scritte le parti dell'OM rilevanti ai loro compiti e responsabilità. Il contenuto dell'OM deve essere presentato in una forma che possa essere utilizzata senza difficoltà e che osservi i principi dei fattori umani.

ORO.MLR.101 Manuale delle operazioni – struttura per le operazioni commerciali e per le operazioni specializzate non commerciali con aeromobili a motore complessi

La struttura principale dell'OM deve essere la seguente:

- (a) Parte A: Parte generale/Fondamenti, che comprende tutte le politiche operative, le istruzioni e le procedure non riferite ad un tipo specifico di velivolo;
- (b) Parte B: Impiego del velivolo, che contiene tutte le istruzioni e procedure riferite ad un tipo specifico di velivolo, tenendo conto di tutte le differenze esistenti fra i diversi tipi/classi o varianti di velivoli usati dall'operatore;
- (c) Part C, se applicabile:
 - (1) Operazioni di trasporto aereo commerciale, incluse le istruzioni e le informazioni relative alla rotta/ruolo/area e all'aeroporto/sito operativo;
 - (2) Operazioni specializzate non commerciali con aeromobili a motore complessi e operazioni specializzate commerciali, inclusi i compiti e le istruzioni e informazioni relative all'area operativa;
- (d) Parte D: Addestramento, incluse tutte le istruzioni relative all'addestramento del personale richieste per lo svolgimento di operazioni sicure.

ORO.MLR.105 Lista degli equipaggiamenti minimi (MEL)

- (a) Deve essere stabilita una lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) come specificato al punto 8.a.3. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008, basata sulla corrispondente lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL) come definito nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003¹⁷ della Commissione.
- (b) La MEL e le sue modifiche devono essere approvate dall'autorità competente. Per le operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi immatricolati in un paese terzo, l'operatore deve ottenere un'approvazione per la MEL dallo Stato di immatricolazione dell'aeromobile.
- (c) L'operatore deve modificare la MEL a seguito di ciascuna modifica applicabile alla MMEL entro dei limiti temporali accettabili.
- (d) In aggiunta all'elenco delle voci, la MEL deve contenere:
 - (1) una premessa, che includa delle istruzioni e definizioni utili all'equipaggio di condotta e al personale di manutenzione che utilizza la MEL;
 - (2) lo stato delle revisioni della MMEL sulla quale si basa la MEL e lo stato delle revisioni della MEL; e
 - (3) il campo di applicazione, la misura e lo scopo della MEL.
- (e) L'operatore deve:
 - (1) stabilire degli intervalli di rettifica per ciascuno strumento non operativo, equipaggiamenti o funzioni elencate nella MEL. L'intervallo di rettifica della MEL non deve essere meno restrittivo del corrispondente intervallo di rettifica della MMEL;
 - (2) stabilire un programma di rettifica efficace; e
 - (3) utilizzare l'aeromobile dopo la scadenza dell'intervallo di rettifica specificato nella MEL soltanto se:
 - (i) il difetto è stato rettificato; o

¹⁷ Regolamento (CE) n. 1702/2003 del 24 settembre 2003 della Commissione, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione, *GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6.*

- (ii) l'intervallo di rettifica è stato esteso conformemente alla lettera f).
- (f) Subordinatamente all'approvazione da parte dell'autorità competente, o dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile se applicabile secondo la lettera b), l'operatore può utilizzare una procedura per estendere di una volta gli intervalli di rettifica di categoria B, C e D, sempre che:
- (1) l'estensione dell'intervallo di rettifica ricada nel campo di applicazione della MMEL per il tipo di aeromobile;
 - (2) l'estensione dell'intervallo di rettifica sia, come minimo, della stessa durata dell'intervallo di rettifica specificato nella MEL;
 - (3) l'estensione dell'intervallo di rettifica non venga utilizzata come mezzo usuale per condurre la rettifica delle voci della MEL e che venga utilizzata solamente quando la rettifica sia stata impedita da eventi esterni al controllo dell'operatore;
 - (4) l'operatore stabilisca una descrizione dei compiti e delle responsabilità specifici per controllare le estensioni;
 - (5) l'autorità competente venga notificata in merito ad ogni estensione dell'intervallo di rettifica applicabile; e
 - (6) venga stabilito un piano per realizzare la rettifica alla prima opportunità.
- (g) L'operatore deve stabilire le procedure operative e di manutenzione alle quali la MEL fa riferimento, tenendo conto delle procedure operative e di manutenzione alle quali fa riferimento la MMEL. Queste procedure formano parte dei manuali dell'operatore o della MEL.
- (h) L'operatore deve modificare le procedure operative e di manutenzione alle quali la MEL fa riferimento a seguito di ogni modifica applicabile alle procedure operative e di manutenzione alle quali fa riferimento la MMEL.
- (i) Salvo disposizioni contrarie nella MEL, l'operatore deve completare:
- (1) le procedure operative alle quali la MEL fa riferimento al momento della pianificazione e/o utilizzo delle voci elencate inoperative; e
 - (2) le procedure di manutenzione alle quali la MEL fa riferimento prima dell'utilizzo delle voci elencate inoperative.
- (j) Subordinatamente all'approvazione specifica caso per caso da parte dell'autorità competente, o dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile se applicabile secondo la lettera b), l'operatore può utilizzare un aeromobile con strumentazione, elementi di equipaggiamento o funzioni inoperative al di fuori delle limitazioni della MEL ma entro le limitazioni della MMEL, sempre che:
- (1) la strumentazione, elementi di equipaggiamento o funzioni interessate ricadano nel campo di applicazione della MMEL come definito nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione;
 - (2) l'approvazione non venga utilizzata come mezzo usuale per condurre le operazioni al di fuori delle limitazioni della MEL approvata e che venga utilizzata solamente quando la conformità alla MEL sia stata impedita da eventi esterni al controllo dell'operatore;
 - (3) l'operatore stabilisca una descrizione dei compiti e delle responsabilità specifici per controllare l'utilizzo dell'aeromobile secondo tale approvazione; e

- (4) venga stabilito un piano per rettificare la strumentazione, elementi di equipaggiamento o funzioni inoperative o per ritornare ad utilizzare l'aeromobile secondo le limitazioni della MEL alla prima opportunità.

ORO.MLR.110 Giornale di rotta

I dettagli dell'aeromobile, del suo equipaggio e di ogni rotta devono essere mantenuti per ogni volo o serie di voli, nella forma di un giornale di rotta o equivalente.

ORO.MLR.115 Conservazione della documentazione

- (a) La seguente documentazione deve essere conservata per almeno 5 anni:
- (1) documentazione relativa alle attività di cui alla norma ORO.GEN.200; e
 - (2) per le operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi, la documentazione relativa alle attività alle quali fa riferimento la dichiarazione dell'operatore.
- (b) Le seguenti informazioni utilizzate per la preparazione e per l'esecuzione di un volo e le rispettive relazioni devono essere conservate per 3 mesi:
- (1) il piano di volo operativo, se applicabile;
 - (2) documentazione NOTAM specifica per la rotta e documentazione relativa ai servizi di informazione aeronautica (AIS), se redatta dall'operatore;
 - (3) documentazione relativa alla massa e calcolo del centraggio;
 - (4) notifica di carichi speciali, incluse le informazioni scritte al comandante/pilota in comando in merito alle merci pericolose;
 - (5) il giornale di rotta o equivalente; e
 - (6) rapporto/i di volo per registrare i dettagli di tutti gli eventi che il comandante/pilota in comando ritiene necessario segnalare o registrare;
- (c) La documentazione relativa al personale deve essere conservata per i periodi indicati di seguito:

Licenza di pilotaggio e attestato d'equipaggio di cabina	Per tutto il tempo durante il quale il membro d'equipaggio esercita i privilegi della licenza o dell'attestato per l'operatore dell'aeromobile
Addestramento, controllo e qualifiche dei membri d'equipaggio	3 anni
Documentazione relativa all'attività di volo recente dei membri d'equipaggio	15 mesi
Qualificazione di rotta e di aeroporto / compito ed area dei membri d'equipaggio, come appropriato	3 anni
Addestramento per merci pericolose, come appropriato	3 anni
Documentazione relativa all'addestramento / qualificazione di altro personale per il quale è richiesto un programma d'addestramento	la documentazione relativa agli ultimi 2 addestramenti

- (d) L'operatore deve:
 - (1) mantenere la documentazione relativa a tutti gli addestramenti, controlli e qualificazioni di tutti i membri d'equipaggio, come specificato nella parte ORO; e
 - (2) rendere tale documentazione disponibile, su richiesta, ai membri d'equipaggio interessati.
- (e) L'operatore deve conservare le informazioni utilizzate per la preparazione e l'esecuzione di un volo e la documentazione relativa all'addestramento del personale, anche se l'operatore termina di essere l'operatore di tale aeromobile o il datore di lavoro di tale membro d'equipaggio, sempre che ciò ricada nei limiti temporali indicati alla lettera c).
- (f) Se un membro d'equipaggio diventa un membro d'equipaggio di un altro operatore, l'operatore deve fornire al nuovo operatore la documentazione relativa al membro dell'equipaggio, sempre che ciò ricada nei limiti temporali indicati alla lettera c).

Capo SEC – Sicurezza

ORO.SEC.100.A Sicurezza del compartimento dell'equipaggio di condotta

- (a) In un velivolo in cui il compartimento dell'equipaggio di condotta è munito di una porta, questa deve poter essere bloccata e devono essere forniti degli strumenti che consentano all'equipaggio di cabina di informare l'equipaggio di condotta nell'eventualità di attività sospette o violazioni della sicurezza nella cabina.
- (b) Il compartimento dell'equipaggio di condotta di tutti i velivoli per trasporto passeggeri la cui massa massima certificata al decollo è superiore a 45 500 kg, o la cui configurazione massima di posti passeggeri è superiore a 60, utilizzati per attività di trasporto commerciale di passeggeri, devono essere equipaggiati di una porta approvata che può essere bloccata e sbloccata da ciascuna stazione pilota e progettata per soddisfare i requisiti applicabili di aeronavigabilità.
- (c) In tutti i velivoli in cui il compartimento dell'equipaggio di condotta è munito di una porta conformemente alla lettera b):
 - (1) tale porta deve essere chiusa prima dell'avvio dei motori per il decollo e bloccata quando richiesto dalla procedura di sicurezza o dal pilota in comando fino allo spegnimento dei motori dopo l'atterraggio, eccetto quando si ritiene necessario che persone autorizzate abbiano accesso o possano uscire conformemente al programma nazionale di sicurezza aerea; e
 - (2) sono previsti da ciascuna stazione pilota sistemi di monitoraggio dell'area al di fuori del compartimento dell'equipaggio di condotta per identificare le persone che chiedono di accedere al compartimento dell'equipaggio di condotta e per individuare comportamenti sospetti o minacce potenziali.

ORO.SEC.100.H Sicurezza del compartimento dell'equipaggio di condotta

Se installata, la porta del compartimento dell'equipaggio di condotta in un elicottero utilizzato per il trasporto di passeggeri deve poter essere bloccata dall'interno del compartimento dell'equipaggio di condotta al fine di prevenire accessi non autorizzati.

Capo FC – Equipaggio di condotta

ORO.FC.005 Campo di applicazione

- (a) Il presente capo stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti dall'operatore in merito all'addestramento, esperienza e qualificazione dell'equipaggio di condotta, e comprende:
- (1) Sezione 1, che specifica i requisiti comuni applicabili sia ad operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi che tutte le operazioni commerciali;
 - (2) Sezione 2, che specifica i requisiti aggiuntivi applicabili alle operazioni di trasporto aereo commerciale, con l'eccezione di quelli ai quali fa riferimento la lettera b); e
 - (3) Sezione 3, che specifica i requisiti aggiuntivi applicabili alle operazioni commerciali oltre al trasporto aereo commerciale.
- (b) Gli operatori che svolgono le seguenti operazioni di trasporto aereo commerciale devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera a), punti 1 e 3:
- (1) operazioni di trasporto aereo commerciale di alianti o palloni; o
 - (2) operazioni di trasporto aereo commerciale di passeggeri in condizioni di volo a vista diurne (VFR), con partenza ed arrivo allo stesso aeroporto o sito operativo e con una durata massima di 30 minuti, o in un'area locale specificata dall'autorità competente, con:
 - (i) velivoli monomotore ad elica con una massa massima al decollo certificata di 5 700 kg o inferiore e che trasportino un numero massimo di sei persone incluso il pilota; o
 - (ii) elicotteri monomotore che trasportino un numero massimo di sei persone incluso il pilota.

Sezione 1 – Requisiti comuni

ORO.FC.100 Composizione dell'equipaggio di condotta

- (a) La composizione dell'equipaggio di condotta ed il numero dei membri d'equipaggio di condotta assegnati alle postazioni di lavoro in cabina di pilotaggio devono essere non inferiori al minimo specificato nel manuale di volo dell'aeromobile o nelle limitazioni operative dell'aeromobile.
- (b) L'equipaggio di condotta deve includere membri d'equipaggio di condotta supplementari quando ciò è richiesto dal tipo di operazioni e non deve essere inferiore al numero specificato nel manuale delle operazioni.
- (c) Tutti i membri d'equipaggio di condotta devono essere titolari di adeguate licenze ed abilitazioni rilasciate o accettate in conformità al regolamento (CE) n. xxx/xxxx¹⁸ della Commissione e devono essere competenti per svolgere i compiti loro assegnati.
- (d) Un membro d'equipaggio di condotta può essere sostituito ai comandi in volo da un altro membro d'equipaggio di condotta adeguatamente qualificato.
- (e) Quando ricorre ai servizi di membri d'equipaggio di condotta che sono lavoratori autonomi o a tempo parziale, l'operatore deve verificare che siano soddisfatti i requisiti

¹⁸ Regolamento (CE) n. XXX/XXXX della Commissione sul personale di bordo.

applicabili di questo capo e le corrispondenti parti della parte FCL, inclusi i requisiti relativi all'attività di volo recente, tenendo conto di tutti i servizi prestati dal membro d'equipaggio di condotta ad altri operatori per determinare, in particolare:

- (1) il numero totale dei tipi o varianti di aeromobili utilizzati; e
- (2) le limitazioni applicabili relative al tempo di volo e di servizio e ai requisiti relativi ai tempi di riposo.

ORO.FC.105 Nomina a pilota in comando/comandante

- (a) Conformemente al punto 8.e dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008, un pilota dell'equipaggio di condotta, qualificato come pilota in comando in conformità alla parte FCL, deve essere nominato dall'operatore a pilota in comando o, per operazioni di trasporto aereo commerciale, comandante.
- (b) L'operatore può nominare un membro d'equipaggio di condotta come pilota in comando/comandante soltanto se ha:
 - (1) il livello minimo di esperienza specificato nel manuale delle operazioni;
 - (2) con l'eccezione del caso di palloni, conoscenza adeguata della rotta o dell'area relativa e degli aeroporti, inclusi gli aeroporti alternati, strutture e procedure da utilizzare; e
 - (3) nel caso di operazioni ad equipaggio multiplo, completato un corso di comando dell'operatore nel caso di promozione da copilota a pilota in comando/comandante.
- (c) Nel caso di operazioni commerciali di velivoli ed elicotteri, il pilota in comando/comandante o il pilota a cui può essere delegata la condotta del volo, deve aver avuto un addestramento di familiarizzazione iniziale della rotta o dell'area e degli aeroporti, strutture e procedure da utilizzare. Questo livello di conoscenza relativo alla rotta/area e aeroporti deve essere mantenuto volando almeno una volta sulla rotta o area o verso l'aeroporto in un periodo di 12 mesi.
- (d) Nel caso di velivoli con prestazioni di classe B impiegati nelle operazioni di trasporto aereo commerciale in condizioni VFR diurne, la lettera c) non è valida.

ORO.FC.110 Tecnico di volo

Nel caso in cui una postazione separata di tecnico di volo sia incorporata nella progettazione di un velivolo, l'equipaggio di condotta deve includere un membro d'equipaggio adeguatamente qualificato conformemente alle norme nazionali applicabili.

ORO.FC.115 Addestramento sulla gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM)

- (a) Prima di poter essere operativi, i membri d'equipaggio di condotta devono aver ricevuto l'addestramento CRM, appropriato al proprio ruolo, come specificato nel manuale delle operazioni.
- (b) Elementi di CRM devono essere inclusi nell'addestramento al tipo o classe di aeromobile e addestramento ricorrente nonché nel corso di comando.

ORO.FC.120 Addestramento di conversione dell'operatore

- (a) Nel caso di operazioni con velivoli o elicotteri, i membri d'equipaggio di condotta devono completare il corso di addestramento di conversione dell'operatore prima di iniziare voli di linea senza supervisione:
 - (1) nel caso di passaggio ad un aeromobile per il quale sia richiesta una nuova abilitazione per tipo o per classe; o
 - (2) quando si viene assunti dall'operatore.
- (b) Il corso di addestramento di conversione dell'operatore deve includere l'addestramento sugli equipaggiamenti installati sull'aeromobile rilevanti ai ruoli dei membri d'equipaggio di condotta.

ORO.FC.125 Addestramento sulle differenze e addestramento di familiarizzazione

- (a) I membri d'equipaggio di condotta devono seguire un corso completo di addestramento sulle differenze o di familiarizzazione se richiesto dalla parte FCL e quando cambiano equipaggiamenti o procedure che richiedono l'acquisizione di conoscenze supplementari sui tipi o varianti attualmente utilizzati.
- (b) Il manuale delle operazioni deve specificare quando sia necessario tale addestramento sulle differenze o di familiarizzazione.

ORO.FC.130 Addestramento e controlli periodici

- (a) Ogni membro d'equipaggio di condotta deve completare un addestramento annuale periodico di volo e di terra adeguato al tipo o alla variante del velivolo sul quale opera, incluso l'addestramento sulla posizione e sull'utilizzo di tutti gli equipaggiamenti di emergenza e di sicurezza trasportati.
- (b) Ogni membro d'equipaggio di condotta deve essere controllato periodicamente per dimostrare la competenza nello svolgere le procedure normali, anormali e di emergenza.

ORO.FC.135 Qualifica dei piloti che possono operare in entrambi i posti di pilotaggio

I membri d'equipaggio di condotta autorizzati ad operare nell'uno o nell'altro dei posti di pilotaggio devono seguire un addestramento adeguato e devono essere sottoposti ai controlli appropriati come specificato nel manuale delle operazioni.

ORO.FC.140 Operazioni su più di un tipo o variante

- (a) I membri d'equipaggio di condotta che operano su più di un tipo o variante di aeromobile devono soddisfare i requisiti indicati nel presente capo per ciascun tipo o variante, a meno che non vengano definiti dei crediti relativi ai requisiti in materia di addestramento, controlli e attività di volo recente nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione per i corrispondenti tipi o varianti.
- (b) Devono essere specificate nel manuale delle operazioni, per ciascuna operazione su più di un tipo o variante, le procedure e/o restrizioni operative adeguate.

ORO.FC.145 Condurre addestramento

- (a) L'addestramento richiesto nel presente capo deve essere condotto:
 - (1) conformemente ai programmi d'addestramento stabiliti dall'operatore nel manuale delle operazioni;
 - (2) da personale appositamente qualificato. Nel caso dell'addestramento e controlli di volo e di simulazione di volo, il personale che fornisce l'addestramento e che svolge i controlli deve essere qualificato conformemente alla parte FCL.
- (b) Al fine di stabilire i programmi di addestramento, l'operatore deve tenere conto degli standard dei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione per i corrispondenti tipi.
- (c) Nel caso di operazioni commerciali, i programmi relativi all'addestramento e ai controlli, incluso l'utilizzo di dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) individuali, devono essere approvati dall'autorità competente.
- (d) I dispositivi FSTD devono replicare il più possibile l'aeromobile utilizzato dall'operatore. Le differenze tra il dispositivo FSTD e l'aeromobile devono essere descritte e devono essere indirizzate tramite un briefing o addestramento, come appropriato.
- (e) L'operatore deve stabilire un sistema per monitorare adeguatamente le modifiche all'FSTD e per permettere che tali modifiche non influenzino l'adeguatezza del programma d'addestramento.

Sezione 2 – Requisiti aggiuntivi per le operazioni di trasporto aereo commerciale

ORO.FC.200 Composizione dell'equipaggio di condotta

- (a) Non è permessa la presenza di più di un membro d'equipaggio di condotta inesperto in ciascun equipaggio di condotta.
- (b) Il comandante può delegare la condotta del volo ad un altro pilota adeguatamente qualificato conformemente alla parte FCL, sempre che siano soddisfatti i requisiti della norma ORO.FC.105, lettera b), punti 1 e 2, lettera c).
- (c) Requisiti specifici per le operazioni con velivoli a norma delle regole del volo strumentale (IFR) o di notte.
 - (1) L'equipaggio di condotta minimo dei velivoli a turboelica con una configurazione massima operativa di posti passeggeri (MOPSC) superiore a nove e dei velivoli a turbogetto deve essere di due piloti.
 - (2) Tutti gli altri velivoli non considerati alla lettera c), punto 1, devono essere impiegati con un equipaggio minimo di 2 piloti, a meno che siano soddisfatti i requisiti della norma ORO.FC.202, in qual caso possono essere impiegati con un solo pilota.
- (d) Requisiti specifici per le operazioni con elicotteri.
 - (1) Per tutte le operazioni con elicotteri con una MOPSC superiore a 19 e per le operazioni IFR con elicotteri con una MOPSC superiore a 9:
 - (i) l'equipaggio di condotta minimo deve essere di due piloti; e
 - (ii) il comandante deve essere il titolare di una licenza di pilota di linea (elicotteri) (ATPL(H)) con un'abilitazione strumentale rilasciata conformemente alla parte FCL.

- (2) Le operazioni non trattate dalla lettera d), punto 1, possono essere effettuate da un pilota singolo in IFR o di notte sempre che siano soddisfatti i requisiti della norma ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Sostituzione in volo di membri d'equipaggio di condotta

- (a) Il comandante può delegare la condotta del volo a:
 - (1) un altro comandante qualificato; o
 - (2) soltanto per operazioni al di sopra del livello di volo FL 200, a un pilota che possieda le seguenti qualifiche minime:
 - (i) ATPL;
 - (ii) addestramento di conversione e controllo, compreso l'addestramento per l'abilitazione al tipo, conformemente alla norma ORO.FC.220;
 - (iii) tutti gli addestramenti e i controlli periodici conformemente alle norme ORO.FC.230 e ORO.FC.240; e
 - (iv) qualificazione di rotta/area conformemente alla norma ORO.FC.105.
- (b) Il copilota può essere sostituito da:
 - (1) un altro pilota adeguatamente qualificato;
 - (2) soltanto per operazioni al di sopra del livello di volo FL 200, un copilota di rinforzo in crociera che possieda le seguenti qualifiche minime:
 - (i) licenza di pilota commerciale (CPL) in corso di validità con abilitazione al volo strumentale;
 - (ii) addestramento di conversione e controllo, compreso l'addestramento per l'abilitazione al tipo, conformemente alla norma ORO.FC.220, fatta eccezione per la parte relativa al decollo e all'atterraggio; e
 - (iii) addestramenti e controlli periodici conformemente alla norma ORO.FC.230, fatta eccezione per il requisito per l'addestramento al decollo e all'atterraggio.
- (c) Un tecnico di volo può essere sostituito in volo da un membro d'equipaggio adeguatamente qualificato conformemente alle norme nazionali applicabili.

ORO.FC.202 Operazioni con un solo pilota in IFR o di notte

I seguenti requisiti devono essere soddisfatti per poter effettuare dei voli in IFR o di notte con un equipaggio minimo di condotta di un pilota, come previsto dalla norma ORO.FC.200, lettera c), punto 2 e lettera d), punto 2:

- (a) L'operatore deve includere nel manuale delle operazioni un programma di conversione del pilota e di addestramento periodico che comprenda i requisiti aggiuntivi necessari per operazioni con un solo pilota. Il pilota deve aver seguito un corso di addestramento sulle procedure dell'operatore, in particolare riguardanti:
 - (1) la gestione dei motori e le manovre di emergenza;
 - (2) l'uso delle liste di controllo normali, non normali e di emergenza;
 - (3) le comunicazioni ATC;
 - (4) le procedure di partenza e di avvicinamento;
 - (5) la gestione del pilota automatico, se applicabile;

- (6) l'uso di una documentazione semplificata da utilizzare in volo; e
- (7) gestione del personale di bordo per pilota singolo.
- (b) I controlli periodici prescritti dalla norma ORO.FC.230 devono essere effettuati in condizioni di condotta con un solo pilota sul tipo e classe di velivolo in questione e in un ambiente rappresentativo delle condizioni operative.
- (c) Per le operazioni con velivoli in IFR il pilota deve avere:
 - (1) almeno 50 ore di volo su quello specifico tipo o classe di velivolo in IFR, 10 delle quali come comandante; e
 - (2) completato nel corso dei 90 giorni precedenti il volo previsto, sullo stesso tipo o classe di velivolo:
 - (i) 5 voli IFR, inclusi tre avvicinamenti strumentali, come solo pilota a bordo; o
 - (ii) un controllo durante un avvicinamento strumentale IFR.
- (d) Per le operazioni con velivoli di notte il pilota deve avere:
 - (1) almeno 15 ore di volo di notte che possono essere incluse nelle 50 ore di volo in IFR di cui alla lettera c), punto 1; e
 - (2) completato nel corso dei 90 giorni precedenti il volo previsto, sullo stesso tipo o classe di velivolo:
 - (i) tre decolli ed atterraggi di notte come solo pilota a bordo; o
 - (ii) un controllo durante un decollo ed atterraggio di notte.
- (e) Per le operazioni con elicotteri in IFR il pilota deve avere:
 - (1) 25 ore di volo in totale in IFR nell'ambiente operativo; e
 - (2) 25 ore di volo come pilota singolo sullo specifico tipo di elicotteri, approvato per voli in IFR a pilotaggio singolo, delle quali 10 ore possono essere effettuate sotto supervisione, inclusi cinque settori di voli di linea in IFR sotto supervisione utilizzando le procedure di pilotaggio singolo; e
 - (3) completato durante i 90 giorni precedenti:
 - (i) cinque voli in IFR come pilota singolo, inclusi tre avvicinamenti strumentali, effettuati su un elicottero approvato per tali fini; o
 - (ii) un controllo durante un avvicinamento strumentale in IFR come pilota singolo sullo stesso tipo di elicottero, dispositivo di addestramento al volo o simulatore integrale di volo (FFS).

ORO.FC.205 Corso di comando

- (a) Per le operazioni con velivoli ed elicotteri, il corso di comando deve includere almeno i seguenti punti:
 - (1) addestramento in un FSTD, che include addestramento al volo orientato al volo di linea (LOFT) e/o addestramento al volo;
 - (2) i controlli di professionalità dell'operatore, nella funzione di comandante;
 - (3) addestramento alle responsabilità di comando;
 - (4) addestramento di linea come comandante sotto supervisione, per un minimo di:
 - (i) 10 settori di volo, nel caso di velivoli; e
 - (ii) 10 ore, inclusi almeno 10 settori di volo, nel caso di elicotteri;

- (5) completamento di un controllo di linea come comandante e dimostrazione di possedere una conoscenza adeguata della rotta o dell'area e degli aeroporti, inclusi gli aeroporti alternati, strutture e procedure da utilizzare; e
- (6) formazione nella gestione delle risorse dell'equipaggio.

ORO.FC.215 Formazione iniziale nella gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM) dell'operatore

- (a) Un membro d'equipaggio di condotta deve aver completato un corso di formazione iniziale CRM prima di iniziare ad effettuare voli di linea senza supervisione.
- (b) La formazione iniziale CRM è impartita da almeno un formatore CRM adeguatamente qualificato, che può essere assistito da esperti per quanto riguarda settori specifici.
- (c) Se il membro d'equipaggio di condotta non ha ricevuto in precedenza una formazione teorica in materia di fattore umano al livello ATPL, questi deve seguire, prima o in combinazione della formazione iniziale CRM, un corso teorico fornito dall'operatore e basato sul programma di prestazioni e limiti umani per l'ATPL come stabilito nella parte FCL.

ORO.FC.220 Addestramento di conversione e controllo dell'operatore

- (a) La formazione CRM deve essere integrata nel corso di addestramento di conversione dell'operatore.
- (b) Quando viene iniziato un corso di conversione dell'operatore, il membro d'equipaggio di condotta non può essere assegnato a compiti di volo su un altro tipo o classe di aeromobile fino a quando viene completato o terminato il corso. I membri d'equipaggio che utilizzano soltanto velivoli con prestazioni di classe B possono essere assegnati a voli su altri tipi di velivoli con prestazioni di classe B durante il corso di conversione nella misura necessaria per mantenere le operazioni.
- (c) La quantità di addestramento richiesto dal membro d'equipaggio di condotta per il corso di conversione dell'operatore deve essere determinato conformemente agli standard di qualificazione ed esperienza specificati nel manuale delle operazioni, tenendo conto del suo precedente addestramento ed esperienza.
- (d) Il membro d'equipaggio di condotta deve completare:
 - (1) il controllo di professionalità dell'operatore e l'addestramento sugli equipaggiamenti di emergenza e sicurezza e il controllo prima di cominciare l'attività di volo di linea sotto supervisione (LIFUS); e
 - (2) il controllo in linea a seguito del completamento del volo di linea sotto supervisione. Per i velivoli con prestazioni di classe B, la LIFUS può essere svolta su ogni velivolo nella classe applicabile.
- (e) Nel caso di velivoli, i piloti ai quali è stata rilasciata un'abilitazione al tipo basata su un corso di addestramento a zero ore di volo (ZFTT) devono:
 - (1) iniziare voli di linea sotto supervisione non più tardi di 21 giorni a seguito del completamento delle prove di abilità o dopo l'addestramento appropriato fornito dall'operatore. Il contenuto di tale addestramento deve essere descritto nel manuale delle operazioni;
 - (2) effettuare sei decolli ed atterraggi in un FSTD non più tardi di 21 giorni dopo il completamento delle prove di abilità sotto la supervisione di un istruttore titolare di

abilitazione al tipo o alla classe per velivoli (TRI(A)) che occupa l'altro posto di pilotaggio. Il numero di decolli ed atterraggi può essere ridotto se vengono definiti dei crediti nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione. Se questi decolli ed atterraggi non vengono effettuati entro 21 giorni, l'operatore deve fornire un corso di aggiornamento. Il contenuto di tale addestramento deve essere descritto nel manuale delle operazioni.

- (3) condurre i primi quattro decolli ed atterraggi della LIFUS nel velivolo sotto la supervisione di un TRI(A) che occupa l'altro posto di pilotaggio. Il numero di decolli ed atterraggi può essere ridotto se vengono definiti dei crediti nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione.

ORO.FC.230 Addestramento e controlli periodici

- (a) Ogni membro d'equipaggio di condotta deve completare l'addestramento e i controlli periodici adeguati al tipo o alla variante di aeromobile sul quale opera.
- (b) *Controlli di professionalità da parte dell'operatore*
 - (1) Ogni membro d'equipaggio di condotta deve completare i controlli di professionalità da parte dell'operatore come parte dei controlli normali dell'equipaggio per dimostrare la competenza nello svolgere le procedure normali, anormali e di emergenza.
 - (2) Quando il membro d'equipaggio di condotta deve operare in IFR, il controllo di professionalità da parte dell'operatore deve essere effettuato senza riferimenti visivi esterni.
 - (3) Il periodo di validità del controllo di professionalità da parte dell'operatore è di 6 mesi di calendario. Per le operazioni VFR di giorno con velivoli con prestazioni di classe B effettuati durante un periodo non più lungo di 8 mesi consecutivi, un controllo di professionalità da parte dell'operatore sarà sufficiente. Il controllo di professionalità deve essere effettuato prima di cominciare le operazioni di trasporto aereo commerciale.
 - (4) I membri d'equipaggio di condotta interessati alle operazioni di giorno e su rotte volate con riferimento visivo al suolo con elicotteri a motore non complessi possono completare i controlli di professionalità dell'operatore in soltanto uno dei tipi posseduti. I controlli di professionalità dell'operatore devono essere effettuati ogni volta sul tipo meno recentemente utilizzato per i controlli di professionalità. I tipi di elicotteri che possono essere raggruppati per lo scopo dei controlli di professionalità dell'operatore devono essere contenuti nel manuale delle operazioni.
 - (5) In deroga alla norma ORO.FC.145, lettera a), punto 2, per le operazioni con elicotteri a motore non complessi di giorno e su rotte volate con riferimento visivo al suolo con velivoli di prestazioni di classe B, i controlli possono essere effettuati da un comandante adeguatamente qualificato nominato dall'operatore, addestrato in concetti CRM e valutazione delle abilità CRM. L'operatore deve informare l'autorità competente in merito alle persone nominate.
- (c) *Controllo in linea*
 - (1) Ogni membro d'equipaggio di condotta deve completare un controllo in linea sull'aeromobile per dimostrare la competenza nello svolgere le normali operazioni di

linea descritte nel manuale delle operazioni. Il periodo di validità del controllo in linea è di 12 mesi di calendario.

- (2) In deroga alla norma ORO.FC.145, lettera a), punto 2, i controlli in linea possono essere effettuati da un comandante adeguatamente qualificato nominato dall'operatore, addestrato in concetti CRM e valutazione delle abilità CRM.
- (d) *Addestramento e controllo sugli equipaggiamenti di emergenza e di sicurezza*
Ogni membro d'equipaggio di condotta deve completare addestramento e controllo sul luogo e utilizzo degli equipaggiamenti di emergenza e di sicurezza a bordo. Il periodo di validità del controllo sugli equipaggiamenti di emergenza e di sicurezza è di 12 mesi di calendario.
- (e) *Addestramento CRM*
 - (1) Elementi di CRM sono inclusi in tutte le fasi appropriate dell'addestramento periodico.
 - (2) Ciascun membro d'equipaggio di condotta deve seguire uno specifico programma modulare di formazione CRM. Le materie principali della formazione CRM devono essere trattate distribuendo le sessioni modulari il più uniformemente possibile su un periodo di tre anni.
- (f) Ciascun membro d'equipaggio di condotta deve seguire un corso di addestramento a terra e addestramento in volo in un FSTD o in un aeromobile, o una combinazione di FSTD ed aeromobile, almeno ogni 12 mesi di calendario.
- (g) I periodi di validità di cui alla lettera b), punto 3, lettere c) e d), vengono contati dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo.
- (h) Nel caso in cui l'addestramento o i controlli richiesti ai punti precedenti vengono svolti negli ultimi 3 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità verrà contato dalla data di scadenza originale.

ORO.FC.235 Qualifica dei piloti che possono operare in entrambi i posti di pilotaggio

- (a) I comandanti che in base al loro compito devono operare da entrambi i posti di pilotaggio e svolgere quindi i compiti di copilota o i comandanti che devono impartire un addestramento o svolgere compiti di esaminatori devono completare un addestramento addizionale e sostenere il relativo controllo come specificato nel manuale delle operazioni. Il controllo può essere sostenuto contemporaneamente ai controlli di professionalità da parte dell'operatore prescritti nella norma ORO.FC.230, lettera b).
- (b) Tale addestramento e controllo addizionale deve includere almeno quanto segue:
 - (1) un'avaria motore durante il decollo;
 - (2) un'avvicinamento e riattaccata con motore inoperativo; e
 - (3) un atterraggio con un motore inoperativo.
- (c) Nel caso degli elicotteri, i comandanti devono anche completare i propri controlli di professionalità dai posti di sinistra e di destra, in controlli di professionalità alternati, sempre che nel caso in cui il controllo di professionalità per l'abilitazione al tipo viene combinato con il controllo di professionalità da parte dell'operatore, il comandante completa il proprio addestramento o controllo dal posto normalmente occupato.
- (d) Quando sono eseguite in un aeromobile manovre con un motore fuori uso, l'avaria motore deve essere simulata.

- (e) Quando si deve operare dal posto di copilota, i controlli richiesti dalla norma ORO.FC.230 per operare dal posto del comandante devono, in aggiunta, essere stati effettuati ed essere in corso di validità.
- (f) Il pilota che sostituisce il comandante deve avere dimostrato, durante i controlli di professionalità da parte dell'operatore prescritti dalla norma ORO.FC.230, lettera b), di avere familiarità con le manovre e le procedure che normalmente non gli competono. Se le differenze tra il posto di sinistra e quello di destra non sono significative è indifferente quale posto occupi il pilota durante il controllo.
- (g) Un pilota che non sia il comandante e che occupi il posto del comandante deve dimostrare, durante i controlli di professionalità da parte dell'operatore prescritti dalla norma ORO.FC.230, lettera b), di avere familiarità con le manovre e le procedure che normalmente competono al comandante come pilota non ai comandi. Se le differenze tra il posto di sinistra e quello di destra non sono significative è indifferente quale posto occupi il pilota durante il controllo.

ORO.FC.240 Operazioni su più di un tipo o variante

- (a) Le procedure o restrizioni operative per le operazioni su più di un tipo o variante stabilite nel manuale delle operazioni e approvate dall'autorità competente devono includere:
 - (1) il grado di esperienza minima del membro d'equipaggio di condotta;
 - (2) il grado di esperienza minima su un tipo o variante prima di iniziare l'addestramento o l'attività operativa su un altro tipo o variante;
 - (3) il programma mediante il quale i membri d'equipaggio di condotta qualificati per operare su un tipo o variante saranno addestrati e qualificati per operare su un altro tipo o variante; e
 - (4) tutti i requisiti applicabili in materia di attività di volo recente per ciascun tipo o variante.
- (b) Quando un membro d'equipaggio di condotta è impiegato sia su elicotteri che su velivoli, sarà limitato alle operazioni su un tipo soltanto di velivoli e un tipo di elicotteri.
- (c) Il paragrafo (a) non si applica alle operazioni di velivoli di prestazioni di classe B se sono limitate a classi di pilotaggio singolo di velivoli con motore alternativo in VFR di giorno. Il paragrafo (b) non si applica alle operazioni di velivoli di prestazioni di classe B se sono limitati a classi di pilotaggio singolo di velivoli con motore alternativo.

ORO.FC.A.245 Programma alternativo di qualificazione e di addestramento

- (a) Un operatore con adeguata esperienza può sostituire uno o più dei seguenti requisiti di addestramento e controllo per l'equipaggio di condotta con un programma di addestramento e di qualificazione alternativo (ATQP), approvato dall'autorità competente:
 - (1) SPA.LVO.120 sull'addestramento e qualificazioni dell'equipaggio di condotta;
 - (2) addestramento di conversione e controllo;
 - (3) addestramento sulle differenze e addestramento di familiarizzazione;
 - (4) corso di comando;
 - (5) addestramento e controlli periodici; e
 - (6) operazioni su più di un tipo o variante.

- (b) L'ATQP deve contenere tipologie di addestramento e di controllo che permettano di stabilire e mantenere un livello di competenza equivalente non inferiore a quello raggiunto soddisfacendo le disposizioni delle norme ORO.FC.220 e ORO.FC.230. Il livello di competenza dell'addestramento e della qualificazione dell'equipaggio di condotta deve essere dimostrato prima che l'autorità competente approvi l'ATQP.
- (c) L'operatore che richiede un'approvazione ATQP deve fornire all'autorità competente un piano di esecuzione che includa una descrizione del livello di competenza dell'addestramento e della qualificazione dell'equipaggio di condotta che deve essere raggiunto.
- (d) In aggiunta ai controlli richiesti dalle norme ORO.FC.230 e FCL.060, ciascun membro d'equipaggio di condotta deve sottoporsi ad una valutazione di volo orientato all'attività di linea (LOE) condotta in un FSTD. Il periodo di validità di una LOE è di 12 mesi di calendario. Il periodo di validità viene contato dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo. Nel caso la LOE venga svolta negli ultimi 3 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità verrà contato dalla data di scadenza originale.
- (e) Dopo due anni di operatività nell'ambito di un ATQP approvato, un operatore può, previa approvazione dell'autorità competente, estendere i periodi di validità dei controlli di cui alla norma ORO.FC.230 come segue:
 - (1) controllo di professionalità da parte dell'operatore a 12 mesi di calendario. Il periodo di validità viene contato dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo. Nel caso in cui il controllo venga svolto negli ultimi 3 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità verrà contato dalla data di scadenza originale.
 - (2) Controllo in linea a 24 mesi di calendario. Il periodo di validità viene contato dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo. Nel caso in cui il controllo venga svolto negli ultimi 6 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità verrà contato dalla data di scadenza originale.
 - (3) Controllo degli equipaggiamenti di emergenza e di sicurezza a 24 mesi di calendario. Il periodo di validità viene contato dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo. Nel caso in cui il controllo venga svolto negli ultimi 6 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità verrà contato dalla data di scadenza originale.

ORO.FC.A.250 Comandanti titolari di licenza di pilota commerciale per velivoli (CPL(A))

- (a) Il titolare di una licenza di pilota commerciale per velivoli (CPL(A)) può essere impiegato come comandante in voli di trasporto aereo commerciale su un velivolo a pilotaggio singolo soltanto se:
 - (1) per trasporto passeggeri in VFR a più di 50 NM (90 km) dall'aeroporto di partenza, se il pilota abbia totalizzato almeno 500 ore totali di volo su velivoli o possieda un'abilitazione IFR in corso di validità; o
 - (2) su velivoli plurimotore in IFR, se il pilota abbia totalizzato almeno 700 ore totali di volo su velivoli, incluse 400 ore come pilota in comando. Queste ore devono includere 100 ore in IFR e 40 ore in operazioni con plurimotore. Le 400 ore come pilota in comando possono essere sostituite da ore come copilota in un sistema di equipaggio multiplo prescritto nel manuale delle operazioni, sulla base di due ore di volo come copilota per un'ora di volo come pilota in comando.

- (3) Per le operazioni VFR di giorno di velivoli di prestazioni di classe B, le disposizioni della lettera a), punto 1, non vengono applicate.

ORO.FC.H.250 Comandanti titolari di licenza di pilota commerciale per elicotteri (CPL(H))

- (a) Il titolare di una licenza di pilota commerciale per elicotteri (CPL(H)) può essere impiegato come comandante in voli di trasporto aereo commerciale su un elicottero a pilotaggio singolo soltanto se:
- (1) in IFR, se il pilota abbia totalizzato almeno 700 ore totali di volo su elicotteri, incluse 300 ore come pilota in comando. Queste ore devono includere almeno 100 ore in IFR. Le 300 ore come pilota in comando possono essere sostituite da ore come copilota in un sistema di equipaggio multiplo prescritto nel manuale delle operazioni, sulla base di due ore di volo come copilota per un'ora di volo come pilota in comando;
 - (2) in voli in VMC di notte, se il pilota abbia:
 - (i) un'abilitazione IFR in corso di validità; o
 - (ii) 300 ore di volo su elicotteri, incluse 100 ore come pilota in comando e 10 ore come voli notturni.

Sezione 3 – Requisiti aggiuntivi per operazioni commerciali diverse da trasporto aereo commerciale e operazioni di trasporto aereo commerciale conformemente alla norma ORO.FC.005, lettera b)

ORO.FC.330 Addestramento e controlli periodici – controlli di professionalità da parte dell'operatore

- (a) Ciascun membro d'equipaggio di condotta deve sottoporsi ai controlli di professionalità da parte dell'operatore per dimostrare la propria competenza nello svolgere le procedure normali, anormali e di emergenza che includano gli aspetti rilevanti associati ai compiti specializzati descritti nel manuale delle operazioni.
- (b) Deve essere data particolare attenzione alle operazioni svolte in IFR o di notte.
- (c) Il periodo di validità dei controlli di professionalità da parte dell'operatore è di 12 mesi di calendario. Il periodo di validità viene contato dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo. Nel caso in cui i controlli di professionalità da parte dell'operatore vengano svolti negli ultimi 3 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità verrà contato dalla data di scadenza originale.

Capo CC – Equipaggio di cabina

ORO.CC.005 Campo di applicazione

Il presente capo stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti dall'operatore che utilizza un aeromobile con equipaggio di cabina, e comprende:

- (a) Sezione 1, che specifica i requisiti comuni applicabili sia ad operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi che le operazioni di trasporto aereo commerciale, e
- (b) Sezione 2, che specifica i requisiti aggiuntivi applicabili soltanto alle operazioni di trasporto aereo commerciale.

Sezione 1 – Requisiti comuni

ORO.CC.100 Numero e composizione dell'equipaggio di cabina

- (a) Il numero e la composizione dell'equipaggio di cabina deve essere determinato in conformità al paragrafo 7.a. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008, tenendo conto dei fattori operativi o delle circostanze del particolare volo da svolgere. Nel caso di operazioni con aeromobili con una MOPSC superiore a 19 che trasportino uno o più passeggeri, deve essere assegnato almeno un membro d'equipaggio di cabina.
- (b) Il numero minimo di membri d'equipaggio di cabina deve essere il maggiore tra i seguenti:
 - (1) il numero di membri d'equipaggio di cabina stabilito dalla dimostrazione di evacuazione o analisi condotta per la configurazione dell'aeromobile da utilizzare, conformemente alle specifiche di certificazione applicabili; o
 - (2) un membro d'equipaggio di cabina per gruppo di 50 posti passeggeri, completo o no, situati sullo stesso ponte (deck) del velivolo da utilizzare.
- (c) Per le operazioni alle quali vengono assegnati più di un membro d'equipaggio di cabina, l'operatore deve nominare un membro d'equipaggio di cabina quale responsabile nei confronti del comandante.

ORO.CC.110 Condizioni per l'assegnazione dei compiti

- (a) Possono essere assegnati dei compiti in un aeromobile a membri d'equipaggio di cabina soltanto se:
 - (1) abbiano almeno 18 anni;
 - (2) siano stati valutati, conformemente ai requisiti applicabili della parte MED, come fisicamente e mentalmente idonei a svolgere i loro compiti e assumersi le proprie responsabilità in sicurezza; e
 - (3) abbiano completato con successo tutto l'addestramento e i controlli richiesti dal presente capo e siano competenti a svolgere i compiti che gli sono stati assegnati conformemente alle procedure specificate nel manuale delle operazioni.
- (b) Prima di assegnare dei compiti a membri d'equipaggio di cabina che siano lavoratori autonomi o a tempo parziale, l'operatore deve verificare che siano soddisfatti i requisiti applicabili del presente capo, tenendo conto di tutti i servizi prestati dal membro d'equipaggio di condotta ad altri operatori per determinare, in particolare:
 - (1) il numero totale dei tipi e varianti di aeromobili utilizzati; e
 - (2) le limitazioni applicabili relative al tempo di volo e di servizio e ai requisiti relativi ai tempi di riposo.
- (c) I membri dell'equipaggio di cabina in servizio, nonché il loro ruolo in merito alla sicurezza dei passeggeri e del volo, deve essere chiaramente identificato ai passeggeri.

ORO.CC.115 Svolgimento dei corsi di addestramento e controlli associati

- (a) L'operatore deve stabilire un programma dettagliato per ogni corso d'addestramento conformemente ai requisiti applicabili del presente capo, e della parte CC dove applicabile, per trattare i compiti e le responsabilità dei membri d'equipaggio di cabina.
- (b) Ciascun corso di addestramento deve includere istruzioni teoriche e pratiche insieme a pratiche individuali o collettive, come rilevante per ciascuna materia, così che i membri d'equipaggio di cabina raggiungano e mantengano il livello adeguato di competenza conformemente al presente capo.
- (c) Ciascun corso di addestramento deve essere:
 - (1) condotto in maniera strutturata e realistica; e
 - (2) svolto da personale appositamente qualificato per le materie che devono essere trattate.
- (d) Durante o dopo il completamento di tutto l'addestramento richiesto dal presente capo, ciascun membro d'equipaggio di cabina deve sottoporsi ad un controllo che tratti tutte le materie dell'addestramento del corrispondente programma di addestramento, con l'eccezione della formazione CRM. I controlli devono essere svolti da personale adeguatamente qualificato per verificare che i membri d'equipaggio di cabina abbiano raggiunto e/o mantengano il livello richiesto di competenza.
- (e) I corsi di formazione CRM, e i moduli CRM dove applicabile, devono essere condotti da un formatore CRM dell'equipaggio di cabina. Nel caso in cui le materie CRM siano integrate in altri corsi d'addestramento, un formatore CRM dell'equipaggio di cabina deve gestire la definizione e l'implementazione del programma d'addestramento.

ORO.CC.120 Corso di addestramento iniziale

- (a) Ciascun nuovo entrante che non possiede già un attestato di equipaggio di cabina in corso di validità conformemente alla parte CC:
 - (1) deve sottoporsi ad un corso di addestramento iniziale come specificato dalla norma CC.TRA.220; e
 - (2) deve completare con successo l'esame corrispondente prima di sottoporsi ad altri corsi d'addestramento richiesti dal presente capo.
- (b) Parti del programma di addestramento iniziale possono essere combinate con il primo addestramento specifico al tipo di aeromobile e all'addestramento di conversione dell'operatore, sempre che i requisiti della norma CC.TRA.220 siano soddisfatti e che tali elementi siano registrati come elementi del corso di addestramento iniziale nella documentazione relativa all'addestramento dei membri d'equipaggio di cabina interessati.

ORO.CC.125 Addestramento specifico al tipo di aeromobile e addestramento per la conversione dell'operatore

- (a) Ciascun membro d'equipaggio di cabina deve aver completato un adeguato addestramento al tipo di aeromobile e l'addestramento di conversione dell'operatore, nonché i corrispondenti controlli, prima di essere:
 - (1) assegnato per la prima volta dall'operatore ad operare come membro d'equipaggio di cabina; o
 - (2) assegnato da quell'operatore ad operare su un altro tipo di aeromobile.

- (b) Al fine di stabilire i programmi di addestramento specifici al tipo di aeromobile e del corso di conversione dell'operatore, l'operatore deve tenere conto, dove possibile, degli standard dei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione per il tipo di aeromobile.
- (c) Il programma di addestramento specifico al tipo di aeromobile deve:
 - (1) includere l'addestramento e la pratica su un dispositivo di addestramento o sull'aeromobile; e
 - (2) trattare almeno le seguenti parti dell'addestramento specifico al tipo di aeromobile:
 - (i) descrizione dell'aeromobile rilevante ai compiti dell'equipaggio di cabina;
 - (ii) tutti gli equipaggiamenti e sistemi di sicurezza installati rilevanti ai compiti dell'equipaggio di cabina;
 - (iii) utilizzo ed effettiva apertura, da parte di ciascun membro d'equipaggio di cabina, di ogni tipo o variante di porte ed uscite normali e di emergenza nelle condizioni normali e di emergenza;
 - (iv) dimostrazione dell'utilizzo delle altre uscite incluse le finestre della cabina di pilotaggio;
 - (v) equipaggiamento di protezione da fiamme e fumo, se installato;
 - (vi) addestramento sugli scivoli di evacuazione, se installati; e
 - (vii) utilizzo dei sedili, dei sistemi di vincolo e dell'ossigeno rilevanti alla sopravvenuta inabilità di un pilota.
- (d) Il programma di addestramento della conversione dell'operatore per ogni tipo di aeromobile da utilizzare deve:
 - (1) includere l'addestramento e la pratica su un dispositivo di addestramento o sull'aeromobile;
 - (2) includere l'addestramento alle procedure operative standard dell'operatore per i membri d'equipaggio di cabina quando vengono assegnati per la prima volta ai propri compiti da parte dell'operatore; e
 - (3) trattare almeno le seguenti parti dell'addestramento specifico dell'operatore al tipo di aeromobile da utilizzare:
 - (i) descrizione della configurazione della cabina;
 - (ii) posizione, rimozione ed utilizzo di tutti gli equipaggiamenti di sicurezza ed emergenza portatili trasportati a bordo;
 - (iii) tutte le procedure normali e di emergenza;
 - (iv) assistenza ai passeggeri e controllo della folla;
 - (v) addestramento relativo all'incendio e al fumo incluso l'utilizzo di tutti gli equipaggiamenti antincendio e protettivi trasportati a bordo;
 - (vi) procedure di evacuazione;
 - (vii) procedure relative alla sopravvenuta inabilità di un pilota;
 - (viii) requisiti e procedure di sicurezza applicabili; e
 - (ix) gestione del personale di bordo.

ORO.CC.130 Addestramento sulle differenze

- (a) In aggiunta all'addestramento richiesto dalla norma ORO.CC.125, il membro d'equipaggio di cabina deve completare un addestramento e controllo adeguati che trattino tutte le differenze prima di essere assegnati su:
 - (1) una variante di un tipo di aeromobile attualmente utilizzato; o
 - (2) un tipo o variante di aeromobile attualmente utilizzato, con differenze:
 - (i) equipaggiamento di sicurezza;
 - (ii) posizione degli equipaggiamenti di sicurezza e di emergenza; o
 - (iii) procedure normali e di emergenza.
- (b) Il programma di addestramento sulle differenze deve:
 - (1) essere determinato come necessario sulla base di una comparazione con il programma di addestramento completato dai membri d'equipaggio di cabina, conformemente alla norma ORO.CC.125, lettere c) e d), per il corrispondente tipo di aeromobile; e
 - (2) includere l'addestramento e la pratica su un dispositivo di addestramento rappresentativo o sull'aeromobile come rilevante alla parte dell'addestramento sulle differenze da svolgere.
- (c) Al fine di stabilire un programma di addestramento sulle differenze per una variante di un tipo di aeromobile attualmente utilizzato, l'operatore deve tenere conto, dove possibile, degli standard dei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione per il tipo di aeromobile e la/e sua/e variante/i.

ORO.CC.135 Familiarizzazione

Dopo aver completato l'addestramento specifico sul tipo di aeromobile e l'addestramento di conversione dell'operatore su un tipo di aeromobile, ciascun membro d'equipaggio di cabina deve completare una adeguata attività di familiarizzazione sotto supervisione sul tipo di aeromobile prima di fare effettivamente parte del numero minimo d'equipaggio di cabina richiesto alla norma ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Addestramento periodico

- (a) Ciascun membro d'equipaggio di cabina deve completare addestramento e controlli periodici ogni anno.
- (b) L'addestramento periodico deve trattare i compiti assegnati ad ogni membro d'equipaggio di cabina nel quadro delle procedure normali o d'emergenza e le esercitazioni attinenti al tipo e/o alla variante di velivolo su cui opera.
- (c) Elementi dell'addestramento specifico al tipo di aeromobile:
 - (1) L'addestramento periodico deve includere annualmente un'esercitazione pratica da parte di ciascun membro d'equipaggio di cabina per la simulazione dell'utilizzo di ciascun tipo o variante delle porte ed uscite normali e d'emergenza per l'evacuazione dei passeggeri.
 - (2) L'addestramento periodico deve anche includere, ad intervalli non superiori ai 3 anni:

- (i) utilizzo ed effettiva apertura, da parte di ciascun membro d'equipaggio di cabina, in un dispositivo d'addestramento rappresentativo o nell'aeromobile, di ogni tipo o variante di uscite normali e di emergenza nelle condizioni normali e di emergenza;
 - (ii) utilizzo effettivo da parte di ciascun membro d'equipaggio di cabina, in un dispositivo d'addestramento rappresentativo o nell'aeromobile, della porta di sicurezza della cabina di pilotaggio, sia in condizioni normali che di emergenza, e dei sedili e sistemi di vincolo, e una dimostrazione pratica del sistema ossigeno rilevanti alla sopravvenuta inabilità di un pilota.
 - (iii) dimostrazione dell'utilizzo di tutte le altre uscite incluse le finestre della cabina di pilotaggio; e
 - (iv) dimostrazione dell'impiego dei canotti di salvataggio o degli scivoli galleggianti, se installati.
- (d) Elementi specifici dell'addestramento dell'operatore:
- (1) L'addestramento periodico deve includere annualmente:
 - (i) per ciascun membro d'equipaggio di cabina:
 - (A) posizione ed utilizzo di tutti gli equipaggiamenti di sicurezza ed emergenza installati o trasportati a bordo; e
 - (B) l'utilizzo dei giubbotti di salvataggio, degli equipaggiamenti d'ossigeno portatili e dei dispositivi respiratori protettivi (PBE);
 - (ii) stivaggio di articoli nel compartimento passeggeri;
 - (iii) procedure relative alla contaminazione della superficie dell'aeromobile;
 - (iv) procedure di emergenza;
 - (v) procedure di evacuazione;
 - (vi) discussione delle risultanze di inconvenienti e incidenti;
 - (vii) gestione del personale di bordo;
 - (viii) aspetti aeromedici e pronto soccorso, incluso il relativo equipaggiamento; e
 - (ix) procedure di sicurezza.
 - (2) L'addestramento periodico deve anche includere, ad intervalli non superiori ai 3 anni:
 - (i) utilizzazione di dispositivi pirotecnici (reali o altri mezzi rappresentativi);
 - (ii) dimostrazione pratica dell'utilizzo di checklist dell'equipaggio di condotta;
 - (iii) addestramento realistico e pratico all'utilizzo di tutti gli equipaggiamenti antincendio, compresi gli indumenti protettivi rappresentativi di quelli presenti a bordo del velivolo;
 - (iv) per ciascun membro d'equipaggio di cabina:
 - (A) estinzione di un incendio rappresentativo di quello che si può sviluppare all'interno di un velivolo; e
 - (B) tecniche per indossare e utilizzare i dispositivi respiratori protettivi in ambiente chiuso simulato saturo di fumo.

- (e) Periodi di validità:
- (1) Il periodo di validità dell'addestramento periodico annuale è di 12 mesi di calendario contati dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo.
 - (2) Nel caso in cui l'addestramento periodico e i controlli richiesti alla lettera a) vengano svolti negli ultimi 3 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità verrà contato dalla data di scadenza originale.
 - (3) Per gli elementi aggiuntivi dell'addestramento triennale specificati alla lettera c), punto 2, e alla lettera d), punto 2, il periodo di validità è di 36 mesi di calendario contati dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo.

ORO.CC.145 Addestramento di aggiornamento

- (a) Nel caso in cui un membro d'equipaggio di cabina, durante i 6 mesi precedenti nel periodo di validità dell'ultimo addestramento periodico e controllo:
- (1) non ha svolto attività di volo, egli deve, prima di poter essere riassegnato a tali compiti, completare un addestramento di aggiornamento e controllo per ogni tipo di aeromobile da utilizzare; o
 - (2) non ha svolto attività di volo su un particolare tipo di aeromobile, egli deve, prima di poter essere riassegnato a tali compiti, completare su quel tipo di aeromobile:
 - (i) un addestramento di aggiornamento e controllo; o
 - (ii) due voli di familiarizzazione conformemente alla norma ORO.CC.135.
- (b) Il programma dell'addestramento di aggiornamento per ogni tipo di aeromobile da utilizzare deve includere almeno:
- (1) procedure di emergenza;
 - (2) procedure di evacuazione;
 - (3) azionamento ed effettiva apertura, da parte di ciascun membro d'equipaggio di cabina, di ciascun tipo e variante di uscita normale e d'emergenza e della porta di sicurezza della cabina di pilotaggio nelle condizioni normali e di emergenza;
 - (4) dimostrazione dell'azionamento di tutte le altre uscite, ivi compresi i finestrini della cabina di pilotaggio; e
 - (5) ubicazione e utilizzazione di tutti gli equipaggiamenti di sicurezza ed emergenza installati o trasportati a bordo.
- (c) L'operatore può scegliere di sostituire l'addestramento di aggiornamento con l'addestramento periodico se il ripristino dell'attività di volo dei membri d'equipaggio di cabina inizia entro il periodo di validità dell'ultimo addestramento periodico e controllo. Se il periodo di validità è scaduto, l'addestramento di aggiornamento può essere sostituito da un addestramento specifico al tipo di aeromobile e di conversione dell'operatore come specificato nella norma ORO.CC.125.

Sezione 2 – Requisiti aggiuntivi per le operazioni di trasporto aereo commerciale

ORO.CC.200 Numero e composizione dell'equipaggio di cabina

Nel caso in cui sia richiesto più di un membro d'equipaggio di cabina, la composizione dell'equipaggio di cabina deve includere un responsabile di cabina nominato dall'operatore e qualificato conformemente alla norma ORO.CC.260.

ORO.CC.205 Normali operazioni di terra e circostanze impreviste

- (a) Ogni volta che dei passeggeri sono presenti a bordo dell'aeromobile, il numero minimo dell'equipaggio di cabina richiesto conformemente alla norma ORO.CC.100 deve essere presente nel compartimento passeggeri.
- (b) Purché vengano rispettate le condizioni della lettera c), questo numero può essere ridotto:
 - (1) durante le normali operazioni di terra che non includano rifornimento/scarico del combustibile quando l'aeromobile si trova al parcheggio; o
 - (2) in circostanze impreviste se il numero di passeggeri trasportati è ridotto. In questo caso dopo il completamento del volo deve essere consegnata una relazione all'autorità competente.
- (c) Condizioni:
 - (1) le procedure che assicurano che un livello equivalente di sicurezza sia raggiunto con un numero ridotto d'equipaggio di cabina, in particolare per l'evacuazione dei passeggeri, devono essere stabilite nel manuale delle operazioni;
 - (2) l'equipaggio di cabina ridotto deve includere un responsabile di cabina come specificato nella norma ORO.CC.260;
 - (3) è richiesto almeno un membro d'equipaggio di cabina per gruppo di 50 passeggeri, completo o no, situati sullo stesso ponte (deck) dell'aeromobile; e
 - (4) nel caso di operazioni a terra normali con l'aeromobile che richiede più di un membro d'equipaggio di cabina, il numero determinato conformemente alla lettera c), punto 3, deve essere aumentato per includere un membro d'equipaggio di cabina per coppia di uscite di emergenza a livello del pavimento.

ORO.CC.210 Condizioni per l'assegnazione dei compiti

Possono essere assegnati dei compiti in un particolare tipo o variante di aeromobile a membri d'equipaggio di cabina soltanto se:

- (a) sono titolari di un valido attestato rilasciato conformemente alla parte CC;
- (b) sono qualificati sul tipo o variante conformemente al presente capo;
- (c) soddisfino gli altri requisiti applicabili del presente capo e della parte CAT; e
- (d) indossino l'uniforme dell'equipaggio di cabina dell'operatore.

ORO.CC.215 Svolgimento dei corsi di addestramento e controlli associati

- (a) I programmi di addestramento e controlli richiesti dal presente capo devono essere approvati dall'autorità competente e specificati nel manuale delle operazioni.

- (b) Dopo che un membro d'equipaggio di cabina ha completato un corso di addestramento e controllo associato, l'operatore deve:
 - (1) aggiornare la documentazione relativa all'addestramento del membro d'equipaggio di cabina conformemente alla norma ORO.MLR.115; e
 - (2) fornire al membro d'equipaggio di cabina una lista con i periodi di validità aggiornati inerenti i tipi e varianti di aeromobili sui quali è qualificato ad operare.

ORO.CC.250 Operazioni su più di un tipo o variante di aeromobile

- (a) Un membro d'equipaggio di cabina non deve essere assegnato ad operare su più di tre tipi di aeromobili, eccetto che, con l'approvazione dell'autorità competente, il membro d'equipaggio di cabina può essere assegnato ad operare su quattro tipi di aeromobili se per almeno due dei tipi:
 - (1) gli equipaggiamenti di sicurezza e di emergenza e le procedure normali e di emergenza specifiche al tipo di aeromobile sono simili; e
 - (2) le procedure normali e di emergenza non specifiche al tipo di aeromobile sono identiche.
- (b) Ai fini delle disposizioni della lettera a) e per l'addestramento e le qualificazioni dell'equipaggio di cabina, l'operatore deve determinare:
 - (1) ciascun aeromobile come un tipo o una variante tenendo conto, dove applicabile, degli standard dei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione per il tipo di aeromobile o variante rilevanti; e
 - (2) varianti di un tipo di aeromobile che risultano in tipi diversi se non sono simili negli aspetti seguenti:
 - (i) utilizzo delle uscite di emergenza;
 - (ii) posizione e tipo di equipaggiamenti portatili di sicurezza e di emergenza;
 - (iii) procedure di emergenza specifiche al tipo di aeromobile.

ORO.CC.255 Operazioni con un solo membro d'equipaggio di cabina

- (a) L'operatore deve selezionare, reclutare, addestrare e valutare le competenze dei membri d'equipaggio di cabina da assegnare alle operazioni con un solo membro d'equipaggio di cabina secondo i criteri appropriati a questo tipo di operazioni.
- (b) I membri d'equipaggio di cabina che non hanno alcuna esperienza operativa precedente come membro singolo d'equipaggio di cabina possono essere assegnati a tale tipo di operazioni soltanto dopo aver:
 - (1) completato l'addestramento come richiesto alla lettera c) in aggiunta all'altro addestramento e controllo applicabili richiesti dal presente capo;
 - (2) superato con successo i controlli atti a verificare le competenze in merito ai loro compiti e responsabilità secondo le procedure specificate nel manuale delle operazioni; e
 - (3) effettuato voli di familiarizzazione per almeno 20 ore e 15 settori sul tipo di aeromobile rilevante sotto la supervisione di un membro d'equipaggio di cabina con adeguata esperienza.

- (c) Devono essere trattate le seguenti parti aggiuntive relative all'addestramento, con particolare enfasi alle operazioni con un solo membro d'equipaggio di cabina:
- (1) responsabilità verso il comandante per la condotta delle procedure normali e di emergenza;
 - (2) importanza del coordinamento e della comunicazione con l'equipaggio di condotta, in particolare nella gestione dei passeggeri indisciplinati o perturbatori;
 - (3) esame dei requisiti dell'operatore e degli obblighi legali;
 - (4) documentazione;
 - (5) notifica di incidenti e inconvenienti; e
 - (6) limiti dei tempi di volo e delle ore di servizio e requisiti relativi ai tempi di riposo.

ORO.CC.260 Responsabile di cabina

- (a) L'operatore deve nominare i membri d'equipaggio di cabina alla posizione di responsabile di cabina soltanto se:
- (1) hanno almeno 1 anno di esperienza come membro d'equipaggio di cabina; e
 - (2) hanno completato con successo un corso di addestramento come responsabile di cabina e i corrispondenti controlli.
- (b) Il corso di addestramento per responsabili di cabina deve includere tutti i compiti e le responsabilità dei responsabili di cabina e deve includere almeno le seguenti parti:
- (1) briefing pre-volo;
 - (2) coordinamento nell'ambito dell'equipaggio;
 - (3) esame dei requisiti dell'operatore e degli obblighi legali;
 - (4) notifica di incidenti e inconvenienti;
 - (5) fattore umano e gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM); e
 - (6) limiti dei tempi di volo e delle ore di servizio e requisiti relativi ai tempi di riposo.
- (c) Il responsabile di cabina risponde al comandante per la condotta ed il coordinamento delle procedure normali e di emergenza specificate nel manuale delle operazioni, inclusa l'interruzione dei compiti non relativi alla sicurezza.
- (d) L'operatore deve stabilire le procedure per selezionare il membro d'equipaggio di cabina più qualificato come responsabile di cabina nel caso in cui il responsabile di cabina designato non sia disponibile al servizio. Le modifiche a queste procedure devono essere notificate all'autorità competente.

Capo TC – Equipaggio tecnico in operazioni HEMS, HHO o NVIS

ORO.TC.100 Campo di applicazione

Il presente capo stabilisce i requisiti che l'operatore deve soddisfare nell'utilizzo di un aeromobile con membri d'equipaggio tecnico in trasporto aereo commerciale nell'ambito del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS), operazioni con sistema di visione notturna (NVIS) o operazioni con elicotteri con verricello (HHO).

ORO.TC.105 Condizioni per l'assegnazione dei compiti

- (a) I membri d'equipaggio tecnico in trasporto aereo commerciale nell'ambito delle operazioni HEMS, HHO o NVIS possono svolgere i propri compiti soltanto se:
 - (1) hanno almeno 18 anni;
 - (2) sono fisicamente e mentalmente idonei a svolgere i compiti e le responsabilità che gli sono stati assegnati;
 - (3) hanno completato tutto l'addestramento applicabile richiesto dal presente capo per svolgere i propri compiti; e
 - (4) sono stati valutati come competenti a svolgere tutti i propri compiti secondo le procedure specificate nel manuale delle operazioni.
- (b) Prima di assegnare dei compiti a membri d'equipaggio tecnico che siano lavoratori autonomi o a tempo parziale, l'operatore deve verificare che siano soddisfatti i requisiti applicabili del presente capo, tenendo conto di tutti i servizi prestati dal membro d'equipaggio tecnico ad altri operatori per determinare, in particolare:
 - (1) il numero totale dei tipi e varianti di aeromobili utilizzati; e
 - (2) le limitazioni applicabili relative al tempo di volo e di servizio e ai requisiti relativi ai tempi di riposo.

ORO.TC.110 Addestramento e controlli

- (a) L'operatore deve stabilire un programma d'addestramento secondo i requisiti applicabili del presente capo per trattare i compiti e le responsabilità dei membri d'equipaggio tecnico.
- (b) A seguito del completamento dell'addestramento iniziale, di conversione da parte dell'operatore, sulle differenze e periodico, ciascun membro d'equipaggio tecnico deve sottoporsi a controlli al fine di dimostrare la propria competenza nello svolgere le procedure normali e di emergenza.
- (c) L'addestramento e i controlli devono essere svolti, per ciascun corso di addestramento, da personale adeguatamente qualificato e con esperienza nel campo interessato. L'operatore deve informare l'autorità competente in merito al personale che è stato sottoposto ai controlli.

ORO.TC.115 Addestramento iniziale

Prima di sottoporsi all'addestramento di conversione da parte dell'operatore, ciascun membro d'equipaggio tecnico deve completare l'addestramento iniziale, che include:

- (a) conoscenza teorica generale dell'aviazione e dei regolamenti dell'aviazione che includano tutti gli elementi pertinenti ai compiti e alle responsabilità richiesti all'equipaggio tecnico;
- (b) addestramento in caso di incendio e fumo;
- (c) corso di sopravvivenza su terra e in acqua, appropriato al tipo e area delle operazioni;
- (d) aspetti aeromedici e pronto soccorso; e
- (e) comunicazione ed elementi CRM rilevanti delle norme ORO.FC.115 e ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Addestramento di conversione dell'operatore

Ciascun membro d'equipaggio tecnico deve completare:

- (a) l'addestramento di conversione dell'operatore, che include elementi CRM rilevanti,
 - (1) prima di venire assegnato per la prima volta dall'operatore ad operare come membro d'equipaggio tecnico; o
 - (2) quando passi ad un tipo o classe di aeromobile differente, se uno degli equipaggiamenti o procedure menzionate alla lettera b) sono diverse.
- (b) L'addestramento di conversione dell'operatore deve includere:
 - (1) posizione ed utilizzo di tutti gli equipaggiamenti di sicurezza e sopravvivenza trasportati a bordo;
 - (2) tutte le procedure normali e di emergenza; e
 - (3) equipaggiamento di bordo utilizzato per svolgere i propri compiti sull'aeromobile o a terra al fine di assistere il pilota durante le operazioni HEMS, HHO o NVIS.

ORO.TC.125 Addestramento sulle differenze

- (a) Ciascun membro d'equipaggio tecnico deve completare l'addestramento sulle differenze quando si trova ad operare con equipaggiamenti o procedure diverse dai tipi o varianti attualmente utilizzati.
- (b) L'operatore deve specificare nel manuale delle operazioni quando sia necessario tale addestramento sulle differenze.

ORO.TC.130 Voli di familiarizzazione

A seguito del completamento dell'addestramento di conversione dell'operatore, ciascun membro d'equipaggio tecnico deve eseguire dei voli di familiarizzazione prima di poter operare come membro d'equipaggio tecnico in operazioni HEMS, HHO o NVIS.

ORO.TC.135 Addestramento periodico

- (a) Almeno ogni 12 mesi, ciascun membro d'equipaggio tecnico deve sottoporsi all'addestramento periodico rilevante al tipo o classe di aeromobile ed equipaggiamenti che utilizza. Elementi di CRM sono inclusi in tutte le fasi appropriate dell'addestramento periodico.
- (b) L'addestramento periodico deve includere sia l'addestramento teorico che pratico.

ORO.TC.140 Addestramento di aggiornamento

- (a) Ciascun membro d'equipaggio tecnico che non abbia svolto attività nei 6 mesi precedenti, deve completare l'addestramento di aggiornamento specificato nel manuale delle operazioni.
- (b) Il membro d'equipaggio tecnico che non ha eseguito attività di volo su un particolare tipo o classe di aeromobile nei 6 mesi precedenti deve, prima di poter essere assegnato su quel tipo o classe, completare:
 - (1) addestramento di aggiornamento sul tipo o classe; o

- (2) due settori di familiarizzazione sul tipo o classe di aeromobile.

Appendice I all'allegato III

DICHIARAZIONE	
in conformità al regolamento (CE) n. XXX/XXX della Commissione sulle operazioni di volo	
Operatore	
Nome:	
Luogo di residenza dell'operatore:	
Nome e recapiti del dirigente responsabile:	
Utilizzo dell'aeromobile	
Data di inizio dell'attività/data di applicabilità della modifica:	
Tipo/i di operazione/i:	
<input type="checkbox"/> Parte NCC: (specificare se passeggeri e/o merci)	
<input type="checkbox"/> Parte SPO: (specificare il/i compito/i specializzato/i)	
Tipo/i di aeromobile/i, immatricolazione/i e base/i:	
Dettagli delle approvazioni possedute (allegare la lista delle approvazioni specifiche alla dichiarazione, se applicabile)	
Lista dei metodi alternativi di rispondenza con riferimenti agli AMC che vanno a sostituire (allegare alla dichiarazione)	
Dichiarazioni	
<input type="checkbox"/> La documentazione del sistema di gestione che include il manuale delle operazioni riflette i requisiti applicabili indicati nella parte NCC, parte SPO e parte SPA. Tutti i voli vengono svolti conformemente alle procedure ed istruzioni specificate nel manuale delle operazioni.	
<input type="checkbox"/> Tutti gli aeromobili utilizzati possiedono un certificato di aeronavigabilità in corso di validità e sono conformi al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione.	
<input type="checkbox"/> Tutti i membri d'equipaggio di condotta, membri d'equipaggio di cabina e membri d'equipaggio tecnico, come applicabile, sono addestrati conformemente ai requisiti applicabili.	
<input type="checkbox"/> (Se applicabile)	
L'operatore ha implementato e dimostrato conformità ad uno standard dell'industria ufficialmente riconosciuto.	
Riferimento allo standard:	
Ente di certificazione:	
Data dell'ultimo audit:	

Allegato III "Parte ORO"

Tutte le modifiche alle operazioni che influenzano le informazioni contenute nella presente dichiarazione devono essere notificate all'autorità competente.

L'operatore conferma che le informazioni contenute nella presente dichiarazione sono corrette.

Data, nome e firma del dirigente responsabile

ALLEGATO IV

Parte CAT

Capo A – Requisiti generali

CAT.GEN.100 Autorità competente

L'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro nel quale l'operatore ha la sua sede principale dell'attività.

Sezione 1 – Aeromobili a motore

CAT.GEN.MPA.100 Responsabilità dell'equipaggio

- (a) Ciascun membro d'equipaggio è responsabile della corretta esecuzione dei propri compiti che:
 - (1) sono connessi con la sicurezza del velivolo e dei suoi occupanti; e
 - (2) sono specificati nelle istruzioni e procedure esposte nel manuale delle operazioni.
- (b) Un membro d'equipaggio:
 - (1) riferisce al comandante qualsiasi errore, guasto, cattivo funzionamento o difetto che ritiene possa pregiudicare l'aeronavigabilità o l'impiego dell'aeromobile in sicurezza compresi i sistemi di emergenza, se non già riferiti da un altro membro d'equipaggio;
 - (2) riferisce al comandante qualsiasi incidente che abbia minacciato o rischiato di minacciare la sicurezza dell'operazione, se non già riferito da un altro membro d'equipaggio;
 - (3) deve soddisfare i requisiti dei sistemi attivati dall'operatore in materia di notifica degli eventi;
 - (4) deve soddisfare i requisiti relativi alle limitazioni relative al tempo di volo e di servizio e ai requisiti relativi ai tempi di riposo che sono rilevanti ai fini delle sue attività.
 - (5) se svolge attività per più di un operatore:
 - (i) deve mantenere la propria documentazione individuale relativa al tempo di volo e di servizio e ai periodi di riposo di cui alla norma ORO.OPS.FTL;
 - (ii) deve fornire a ciascun operatore i dati necessari per pianificare le attività conformemente ai requisiti FTL applicabili.

- (c) Nessun membro d'equipaggio presta servizio su un aeromobile:
- (1) se sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici o per altri motivi di cui al punto 7.g. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008;
 - (2) fino a che non sia passato un adeguato periodo di tempo dopo un'immersione in acque profonde o una donazione di sangue;
 - (3) se non sono soddisfatti i requisiti medici applicabili;
 - (4) se sospetta di non essere in grado di poter svolgere i propri compiti; o
 - (5) se è a conoscenza o sospetta di soffrire di affaticamento come indicato al punto 7.f. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008 o se ha la sensazione di una non perfetta efficienza fisica al punto da poter determinare una situazione di pericolo per lo svolgimento del volo.

CAT.GEN.MPA.105 Responsabilità del comandante

- (a) Il comandante, in aggiunta al soddisfacimento dei requisiti di cui alla norma CAT.GEN.MPA.100:
- (1) è responsabile della sicurezza di tutti i membri d'equipaggio, dei passeggeri e delle merci a bordo dal momento in cui arriva a bordo fino a quando lascia il velivolo al termine del volo;
 - (2) è responsabile dell'impiego e della sicurezza dell'aeromobile:
 - (i) per i velivoli, dal momento in cui il velivolo è pronto a muoversi a scopo di rullaggio prima del decollo fino al momento in cui infine si ferma al termine del volo e il motore o i motori impiegati come unità di propulsione primaria si spengono;
 - (ii) per gli elicotteri, mentre i rotori sono in movimento;
 - (3) ha l'autorità di impartire tutti gli ordini e adottare tutti i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza dell'aeromobile e delle persone o cose trasportate conformemente al punto 7.c. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008;
 - (4) ha l'autorità di sbarcare qualsiasi persona o qualsiasi parte del carico che possa costituire un pericolo potenziale per la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti;
 - (5) vieta la presenza a bordo di persone che appaiano sotto l'influenza di alcolici o droghe al punto da mettere in pericolo la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti;
 - (6) ha il diritto di rifiutare il trasporto di passeggeri non ammessi dalle autorità di frontiera, persone espulse o sotto custodia se tale trasporto può comportare un rischio per la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti;

- (7) si assicura che tutti i passeggeri ricevano istruzioni sulla posizione delle uscite di emergenza e sulla posizione ed uso degli equipaggiamenti di emergenza;
 - (8) si assicura che tutte le procedure operative e liste dei controlli siano completate conformemente al manuale delle operazioni;
 - (9) vieta ai membri d'equipaggio di effettuare qualunque attività durante le fasi critiche del volo, ad eccezione dei compiti necessari all'impiego dell'aeromobile in sicurezza;
 - (10) si assicura che i registratori dei dati di volo:
 - (i) non vengano scollegati o spenti durante il volo; e
 - (ii) nel caso di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica:
 - (A) i dati registrati non vengano cancellati intenzionalmente;
 - (B) siano deattivati immediatamente a seguito del completamento del volo; e
 - (C) siano reattivati solamente dopo aver ricevuto la conferma da parte dell'autorità investigatrice;
 - (11) è il responsabile della decisione finale di accettare o meno un velivolo con anomalie conformemente alla lista delle deviazioni di configurazione (CDL) o alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL);
 - (12) si assicura che l'ispezione pre-volo sia stata effettuata conformemente ai requisiti della parte M; e
 - (13) si assicura che gli equipaggiamenti d'emergenza rimangano facilmente accessibili per un utilizzo immediato.
- (b) Il comandante, o il pilota al quale è stata delegata la conduzione del volo, effettua, in una situazione di emergenza che richiede decisioni ed azioni immediate, tutte le azioni che ritiene necessarie in tali circostanze, conformemente al punto 7.d. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008. In questi casi può, ai fini della sicurezza, deviare da regole, procedure operative e metodi stabiliti.
- (c) In tutti i casi in cui un aeromobile in volo ha effettuato delle manovre in risposta ad un avviso di risoluzione (RA) generato dal sistema anticollisione in volo (ACAS), il comandante deve notificare l'evento all'autorità competente.
- (d) Rischi d'impatto ed impatti con uccelli
- (1) Ogniqualvolta rilevi un potenziale pericolo di impatto con uccelli, il comandante informa l'unità del servizio del traffico aereo (ATS) non appena possibile.
 - (2) Ogniqualvolta l'aeromobile di cui è responsabile abbia subito dall'impatto stesso un grave danno all'aeromobile o la perdita o il cattivo funzionamento di qualsiasi

sistema essenziale, il comandante, dopo l'atterraggio, presenta all'autorità competente un rapporto scritto di impatto con uccelli.

CAT.GEN.MPA.110 Autorità del comandante

L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di assicurare che tutte le persone trasportate sull'aeromobile obbediscano a tutti i legittimi ordini dati dal comandante nell'intento di garantire la sicurezza dell'aeromobile e delle persone o cose trasportate.

CAT.GEN.MPA.115 Personale o membri d'equipaggio oltre all'equipaggio di cabina nella cabina passeggeri

L'operatore deve assicurare che tutto il personale o membri d'equipaggio, oltre ai membri d'equipaggio di cabina, che svolgono i propri compiti nella cabina passeggeri di un aeromobile:

- (a) non vengano confusi dai passeggeri con dei membri d'equipaggio di cabina in servizio;
- (b) non occupino delle postazioni riservate all'equipaggio di cabina; e
- (c) non impediscano ai membri d'equipaggio di cabina di svolgere i propri compiti.

CAT.GEN.MPA.120 Lingua comune

L'operatore deve garantire che tutti i membri d'equipaggio siano in grado di comunicare con una lingua comune.

CAT.GEN.MPA.125 Rullaggio di velivoli

L'operatore deve garantire che un velivolo rulli nell'area di movimento di un aeroporto soltanto se la persona ai comandi:

- (a) è un pilota adeguatamente qualificato; o
- (b) è stata designata dall'operatore e:
 - (1) sia addestrata al rullaggio dell'aeromobile;
 - (2) sia addestrata all'uso del radiotelefono;
 - (3) abbia ricevuto istruzioni in merito alla conformazione (layout) dell'aeroporto, ai percorsi, ai segnali, alla segnaletica orizzontale, alle luci, ai segnali e alle istruzioni per il controllo del traffico aereo, alla fraseologia e alle procedure; e
 - (4) sia in grado di conformarsi agli standard operativi richiesti per il movimento sicuro del velivolo nell'aeroporto.

CAT.GEN.MPA.130 Avvio del rotore – elicotteri

Il rotore di un elicottero può essere avviato ai fini di iniziare un volo soltanto con la presenza di un pilota qualificato ai comandi.

CAT.GEN.MPA.135 Ammissione in cabina di pilotaggio

- (a) L'operatore deve garantire che nessuna persona, al di fuori dei membri d'equipaggio di condotta assegnati al volo, sia ammessa o trasportata in cabina di pilotaggio a meno che tale persona non sia:
- (1) un membro d'equipaggio in servizio operativo;
 - (2) un rappresentante dell'autorità competente o dell'autorità responsabile delle ispezioni, se il suo accesso è necessario per lo svolgimento dei propri compiti ufficiali; o
 - (3) autorizzata e trasportata conformemente alle istruzioni del manuale delle operazioni.
- (b) Il comandante assicura che:
- (1) l'ammissione in cabina di pilotaggio non distra o interferisca con le operazioni di volo; e
 - (2) tutte le persone trasportate in cabina di pilotaggio abbiano familiarità con le relative procedure di sicurezza.
- (c) Il comandante è il responsabile finale dell'autorizzazione all'ammissione in cabina di pilotaggio.

CAT.GEN.MPA.140 Dispositivi elettronici portatili

L'operatore non permette a nessuna persona di usare dispositivi elettronici portatili (PED) che possono influenzare negativamente le prestazioni dei sistemi e degli equipaggiamenti dell'aeromobile e adotta tutte le ragionevoli misure per assicurare che nessuna persona usi, a bordo di un aeromobile, tali dispositivi.

CAT.GEN.MPA.145 Informazioni sugli equipaggiamenti di emergenza e di sopravvivenza presenti a bordo

L'operatore garantisce che siano disponibili, per l'immediata comunicazione ai centri di coordinamento delle ricerche (RCC), le liste contenenti le informazioni sugli equipaggiamenti di emergenza e di sopravvivenza presenti a bordo di tutti i propri aeromobili.

CAT.GEN.MPA.150 Ammaraggio – velivoli

L'operatore può utilizzare un velivolo con una configurazione massima approvata di posti passeggeri superiore a 30 per voli su acqua ad una distanza dalla costa, che consenta un

atterraggio di emergenza, superiore alla distanza percorribile in 120 minuti di volo alla velocità di crociera o a 400 miglia nautiche, a seconda di quale delle due è la minore, soltanto se il velivolo risponde ai requisiti richiesti per l'ammarraggio, prescritti dal codice di aeronavigabilità applicabile.

CAT.GEN.MPA.155 Trasporto di armi e munizioni da guerra

- (a) L'operatore può trasportare armi e munizioni da guerra soltanto se sia stata concessa approvazione da tutti gli Stati di cui si intende utilizzare lo spazio aereo durante il volo e possibili diversioni.
- (b) Nel caso in cui fosse concessa un'approvazione, l'operatore garantisce che sia le armi che le munizioni da guerra siano:
 - (1) stivate in una zona inaccessibile ai passeggeri durante il volo; e
 - (2) scariche, qualora si tratti di armi da fuoco.
- (c) L'operatore assicura che al comandante sia stata data notifica, prima dell'inizio del volo, di tutti i dettagli e della posizione a bordo del velivolo di tutte le armi e munizioni da guerra che si intende trasportare.

CAT.GEN.MPA.160 Trasporto di armi e munizioni da sport

- (a) L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di assicurare di essere messo al corrente della presenza di tutte le armi da sport da trasportare a bordo.
- (b) L'operatore, nell'accettare il trasporto di armi da sport, assicura che queste siano:
 - (1) stivate in una zona inaccessibile ai passeggeri durante il volo; e
 - (2) scariche, qualora si tratti di armi da fuoco o altre armi che possano contenere munizioni.
- (c) Le munizioni per armi da sport possono essere trasportate nel compartimento bagagli passeggeri, salvo l'applicazione di alcune limitazioni, secondo quanto stabilito dalle istruzioni tecniche.

CAT.GEN.MPA.161 Trasporto di armi e munizioni da sport – attenuazioni

In deroga alla norma CAT.GEN.MPA.160, lettera b), per gli elicotteri con una massa massima al decollo certificata (MCTOM) di 3 175 kg o inferiore durante voli di giorno o su rotte navigate con riferimenti visivi al suolo, le armi da sport possono essere trasportate in un posto accessibile durante il volo, sempre che l'operatore abbia stabilito delle procedure adeguate e che sia impraticabile stivarle in un compartimento che sia inaccessibile durante il volo.

CAT.GEN.MPA.165 Modalità per il trasporto di persone

L'operatore adotta tutte le misure per garantire che durante il volo nessuna persona debba trovarsi in zone dell'aeromobile non adibite alla sistemazione delle persone, a meno che il comandante non abbia concesso l'accesso temporaneo:

- (a) al fine di prendere i necessari provvedimenti per garantire la sicurezza dell'aeromobile, delle persone, degli animali o delle cose trasportate; oppure
- (b) ad una zona dell'aeromobile in cui siano trasportate merci o provviste e che sia predisposta per l'accesso di persone durante il volo.

CAT.GEN.MPA.170 Alcolici, droghe e farmaci

L'operatore adotta tutte le ragionevoli misure per assicurare che nessuna persona salga o sia a bordo dell'aeromobile sotto l'influenza di alcolici, droghe o farmaci al punto che la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti possa essere messa a rischio.

CAT.GEN.MPA.175 Pericoli per la sicurezza

L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di assicurare che nessuna persona agisca in maniera avventata o negligente o ometta di agire in modo da:

- (a) mettere in pericolo l'aeromobile o le persone a bordo; o
- (b) causare o consentire che l'aeromobile metta in pericolo persone o cose.

CAT.GEN.MPA.180 Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo

- (a) I seguenti documenti, manuali e informazioni o copie di essi sono obbligatori a bordo di ogni volo, a meno che non sia diversamente specificato:
 - (1) il manuale di volo dell'aeromobile (AFM), o documento/i equivalente/i;
 - (2) il certificato di immatricolazione originale;
 - (3) il certificato di navigabilità (CofA) originale;
 - (4) il certificato acustico, compresa una traduzione in lingua inglese, fornito dall'Autorità responsabile del rilascio di tale certificato;
 - (5) una copia certificata del certificato di operatore aereo (AOC);
 - (6) le specifiche delle operazioni rilevanti per il tipo di aeromobile, rilasciate con l'AOC;
 - (7) la licenza di stazione radio originale, se applicabile;
 - (8) la nota di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;

- (9) il giornale di rotta per l'aeromobile, o equivalente;
 - (10) il quaderno tecnico dell'aeromobile, conformemente alla parte M;
 - (11) dettagli del piano di volo ATS compilato, se applicabile;
 - (12) carte aeronautiche attuali ed adeguate per la rotta del volo proposto e tutte le rotte sulle quali il volo potrebbe essere dirottato;
 - (13) procedure e segnali visivi per l'utilizzo da parte di aeromobili intercettanti e intercettati;
 - (14) informazioni riguardanti i servizi di ricerca e salvataggio per la zona coperta dal volo, che devono essere facilmente accessibili nella cabina di pilotaggio;
 - (15) le parti attuali del manuale delle operazioni che sono rilevanti per i compiti dei membri d'equipaggio, le quali devono essere facilmente accessibili ai membri d'equipaggio;
 - (16) la MEL;
 - (17) appropriata documentazione NOTAM e documentazione relativa ai servizi di informazione aeronautica (AIS);
 - (18) appropriate informazioni meteorologiche;
 - (19) il manifesto di carico e/o la lista dei passeggeri, se applicabile;
 - (20) documentazione relativa alla massa e calcolo del centraggio;
 - (21) il piano di volo operativo, se applicabile;
 - (22) notifica di speciali categorie di passeggeri (SCP) e carichi speciali, se applicabile; e
 - (23) ogni altra documentazione che può essere pertinente al volo o che può essere richiesta dagli Stati interessati dal volo.
- (b) In deroga alle disposizioni della lettera a), per le operazioni in condizioni di volo a vista (VFR) diurne con aeromobili a motore non complessi che decollano ed atterrano dallo stesso aeroporto o sito operativo entro 24 ore, o che restano in una zona locale specificata nel manuale delle operazioni, i seguenti documenti ed informazioni possono essere invece lasciati all'aeroporto o sito operativo:
- (1) certificato acustico;
 - (2) la licenza di stazione radio dell'aeromobile;
 - (3) il giornale di rotta o equivalente;
 - (4) il quaderno tecnico dell'aeromobile;

- (5) documentazione NOTAM e documentazione relativa ai servizi di informazione aeronautica (AIS);
 - (6) informazioni meteorologiche;
 - (7) notifica di speciali categorie di passeggeri (SCP) e carichi speciali, se applicabile; e
 - (8) documentazione relativa alla massa e calcolo del centraggio.
- (c) In deroga alle disposizioni della lettera a), in caso di perdita o furto dei documenti specificati alla lettera a), dal punto 2 al punto 8, l'operazione può continuare fino a quando il volo raggiunge la destinazione o il luogo in cui possono essere forniti i documenti sostitutivi.

CAT.GEN.MPA.185 Informazioni da trattenere a terra

- (a) L'operatore assicura che, almeno per la durata di ogni volo o serie di voli:
- (1) siano conservate a terra le informazioni riguardanti il volo e quelle appropriate al tipo di operazione;
 - (2) le informazioni siano conservate fino a quando non siano state duplicate nel luogo nel quale saranno archiviate; o, se ciò dovesse risultare impraticabile
 - (3) le stesse informazioni siano trasportate sul velivolo in un contenitore resistente al fuoco.
- (b) Le informazioni di cui alla precedente lettera a) includono:
- (1) una copia del piano di volo operativo, se del caso;
 - (2) copie della/e parte/i pertinente/i del quaderno tecnico di bordo del velivolo;
 - (3) documentazione NOTAM specifica per la rotta, se specificamente pubblicata dall'operatore;
 - (4) documentazione relativa alla massa e calcolo del centraggio, se richiesta; e
 - (5) notifiche di carichi speciali.

CAT.GEN.MPA.190 Fornitura della documentazione

Il comandante deve, entro un tempo ragionevole dalla richiesta avanzata da una persona autorizzata da un'autorità, fornire a tale persona la documentazione obbligatoria da trasportare a bordo.

CAT.GEN.MPA.195 Conservazione, consegna e utilizzazione delle registrazioni dei registratori di volo

- (a) A seguito di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica, l'operatore di un aeromobile deve conservare le registrazioni originali pertinenti all'inconveniente per un periodo di 60 giorni, a meno che l'autorità investigatrice non abbia dato istruzioni diverse al riguardo.
- (b) L'operatore deve condurre dei controlli e valutazioni operative delle registrazioni dei registratori dei dati di volo (FDR), delle registrazioni fatte dal fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) e delle registrazioni delle comunicazioni dei dati per assicurare la continua efficienza dei registratori.
- (c) L'operatore deve conservare le registrazioni per il periodo di tempo operativo del FDR come indicato dalla norma CAT.IDE.A.190, salvo per le esigenze di prova e di manutenzione dei FDR, nel qual caso è possibile cancellare al massimo un'ora delle registrazioni più vecchie al momento della prova.
- (d) L'operatore tiene e mantiene aggiornato un documento contenente le informazioni necessarie per convertire i dati grezzi dai FDR in parametri espressi in supporti di indagine tecnica.
- (e) L'operatore deve rendere disponibile tutte le registrazioni dei registratori di volo che sono state conservate, se così richiesto dall'autorità competente.
- (f) Fatta salva la legislazione criminale nazionale:
 - (1) Le registrazioni CVR possono essere usate soltanto per gli scopi diversi da quelli investigativi di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica, se tutti i membri d'equipaggio e il personale di manutenzione interessato lo consentono.
 - (2) Le registrazioni dei FDR o comunicazioni di dati possono essere usate soltanto per gli scopi diversi da quelli investigativi di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica, se:
 - (i) vengono utilizzate dall'operatore per scopi inerenti l'aeronavigabilità o la manutenzione; o
 - (ii) sono rese anonime; o
 - (iii) vengono rese note seguendo delle procedure di sicurezza.

CAT.GEN.MPA.200 Trasporto di merci pericolose

- (a) A meno che non sia diversamente permesso in questa parte, il trasporto di merci pericolose per via aerea deve essere effettuato in conformità all'allegato 18 della convenzione di Chicago come modificata da ultimo e ampliata dalle *Istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose* (doc. ICAO 9284-AN/905), comprendente supplementi e addenda.

- (b) Le merci pericolose possono essere trasportate soltanto da un operatore approvato conformemente alla norma SPA.DG, eccetto quando:
 - (1) non sono soggette alle istruzioni tecniche conformemente alla parte 1 di queste istruzioni; o
 - (2) sono trasportate da passeggeri o membri d'equipaggio, o si trovano nel bagaglio, conformemente alla parte 8 delle istruzioni tecniche.
- (c) L'operatore deve stabilire le procedure per assicurare che vengano prese tutte le ragionevoli precauzioni per prevenire che vengano trasportate a bordo merci pericolose inavvertitamente.
- (d) L'operatore deve fornire al personale le informazioni necessarie per consentirgli di svolgere le proprie responsabilità, come richiesto dalle istruzioni tecniche.
- (e) L'operatore deve, conformemente alle istruzioni tecniche, segnalare senza ritardi all'autorità competente e all'autorità appropriata dello Stato in cui si è verificato l'evento in merito a:
 - (1) incidenti o inconvenienti riguardanti merci pericolose;
 - (2) la scoperta di merci pericolose non dichiarate o dichiarate erroneamente che sono state scoperte nel carico o nella posta; o
 - (3) la scoperta di merci pericolose trasportate da passeggeri o membri d'equipaggio, o nel loro bagaglio, se non sono conformi alla parte 8 delle istruzioni tecniche.
- (f) L'operatore deve assicurare che i passeggeri ricevano adeguate informazioni riguardanti le merci pericolose in conformità alle istruzioni tecniche.
- (g) L'operatore deve assicurare che siano fornite, ai punti di accettazione del carico, note informative sul trasporto di merci pericolose come richiesto dalle istruzioni tecniche.

Capo B – Procedure operative

Sezione 1 – Aeromobili a motore

CAT.OP.MPA.100 Uso dei servizi del traffico aereo

- (a) L'operatore assicura che:
- (1) ogniqualvolta disponibili, i servizi del traffico aereo (ATS) adeguati allo spazio aereo e le regole dell'aria applicabili siano utilizzate per tutti i voli;
 - (2) le istruzioni operative in volo tali da comportare una modifica del piano di volo ATS siano, ove possibile, coordinate con l'appropriata unità dei servizi del traffico aereo prima di essere trasmesse al velivolo.
- (b) In deroga alle disposizioni della lettera a), l'utilizzo dei servizi del traffico aereo non è richiesto a meno che non reso obbligatorio dai requisiti dello spazio aereo per:
- (1) le operazioni VFR di giorno di velivoli a motore non complessi;
 - (2) elicotteri con una MCTOM di 3 175 kg o inferiore utilizzati di giorno e su rotte navigate per mezzo di riferimenti visivi al suolo; o
 - (3) operazioni locali con elicotteri,
- sempre che possano essere garantiti i servizi di ricerca e salvataggio.

CAT.OP.MPA.105 Uso di aeroporti e di siti operativi

- (a) L'operatore deve utilizzare soltanto gli aeroporti e i siti operativi che sono adeguati ai tipi di aeromobili ed operazioni interessate.
- (b) L'uso di siti operativi si applica soltanto a
- (1) velivoli a motore non complessi; e
 - (2) elicotteri.

CAT.OP.MPA.106 Uso di aeroporti isolati – velivoli

- (a) L'utilizzo di un aeroporto isolato come aeroporto di destinazione con velivoli richiede previa approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) Un aeroporto isolato è un aeroporto per il quale la riserva di carburante alternata e finale richiesta per raggiungere l'aeroporto di destinazione alternato più vicino sia maggiore di:

- (1) per velivoli con motori a pistoni, il carburante necessario per volare per 45 minuti più 15 % del tempo di volo pianificato a livello di crociera o 2 ore, a seconda di quale dei due è minore; o
- (2) per velivoli con motori a turbina, il carburante necessario per volare per 2 ore al normale consumo di crociera sull'aeroporto di destinazione, inclusa la riserva di carburante finale.

CAT.OP.MPA.107 Aeroporto idoneo

L'operatore considera un aeroporto come idoneo se, al tempo di atteso utilizzo, l'aeroporto è disponibile ed equipaggiato con i necessari servizi di assistenza, come ad esempio i servizi del traffico aereo (ATS), sufficiente illuminazione, comunicazioni, informazioni meteorologiche, aiuti alla navigazione e servizi di emergenza.

CAT.OP.MPA.110 Minimi operativi di aeroporto

- (a) L'operatore stabilisce i minimi operativi di aeroporto per ogni aeroporto di partenza, destinazione o alternato che si pianifica di utilizzare. Tali minimi non sono inferiori ai valori eventualmente stabiliti per tali aeroporti dallo Stato in cui l'aeroporto stesso è ubicato, salvo approvazione specifica da parte del suddetto Stato. Ogni incremento specificato dall'autorità competente deve essere aggiunto ai minimi.
- (b) L'utilizzo dei display Head-Up (HUD), di un sistema di atterraggio con guida Head-Up (HUDLS) o di un sistema di miglioramento della visione (EVS) può permettere le operazioni con visibilità inferiore ai minimi operativi di aeroporto se approvate conformemente al punto SPA.LVO.
- (c) Nello stabilire i minimi operativi di aeroporto, l'operatore deve tenere conto dei seguenti elementi:
 - (1) tipo, prestazioni e caratteristiche di pilotaggio dell'aeromobile;
 - (2) composizione, competenza ed esperienza dell'equipaggio di condotta;
 - (3) dimensioni e caratteristiche delle piste/aree di avvicinamento finale e di decollo (FATO) che possono essere selezionate;
 - (4) adeguatezza e prestazioni degli aiuti visivi e non visivi disponibili a terra;
 - (5) gli equipaggiamenti e apparati di bordo per la condotta della navigazione e/o per il controllo della traiettoria di volo, rispettivamente, durante il decollo, l'avvicinamento, la richiamata, l'atterraggio, la decelerazione in pista e il mancato avvicinamento;
 - (6) per la determinazione della separazione da ostacoli, gli ostacoli nelle aree di avvicinamento, mancato avvicinamento e salita iniziale richieste per l'esecuzione di procedure speciali;

- (7) altitudine/altezza di separazione da ostacoli per le procedure di avvicinamento strumentale;
 - (8) mezzi per la determinazione e la trasmissione delle condizioni meteorologiche; e
 - (9) la tecnica di volo da utilizzare durante l'avvicinamento finale.
- (d) L'operatore deve specificare il metodo per determinare i minimi operativi di aeroporto nel manuale delle operazioni.
- (e) I minimi per un avvicinamento e procedura di atterraggio specifici possono essere utilizzati soltanto se tutte le condizioni seguenti sono soddisfatte:
- (1) gli equipaggiamenti di terra indicati nella cartina richiesti per la procedura sono operativi;
 - (2) i sistemi dell'aeromobile richiesti per il tipo di avvicinamento sono operativi;
 - (3) i criteri prestazionali dell'aeromobile richiesti sono soddisfatti; e
 - (4) l'equipaggio è adeguatamente qualificato.

CAT.OP.MPA.115 Tecniche di volo per l'avvicinamento – velivoli

- (a) Tutti gli avvicinamenti sono effettuati come avvicinamenti stabilizzati, salvo i casi in cui l'autorità competente approvi una procedura differente per un determinato avvicinamento verso una pista specifica.
- (b) Avvicinamenti non di precisione
- (1) Per tutti gli avvicinamenti non di precisione deve essere utilizzata la tecnica dell'avvicinamento finale in discesa continua (CDFA).
 - (2) In deroga al punto 1, per una particolare combinazione di avvicinamento/pista può essere utilizzata un'altra tecnica di volo per l'avvicinamento se approvata dall'autorità competente. In tali casi, la visibilità minima di pista (RVR) applicabile:
 - (i) viene aumentata di 200 m per i velivoli di categoria A e B e di 400 m per i velivoli di categoria C e D; o
 - (ii) per gli aeroporti nei quali esiste un interesse pubblico per il mantenimento delle operazioni vigenti e non può essere applicata la tecnica CDFa, la visibilità minima di pista (RVR) applicabile deve essere stabilita e rivista periodicamente da parte dell'autorità competente, tenendo conto dell'esperienza dell'operatore, del programma di addestramento e delle qualifiche dell'equipaggio di condotta.

CAT.OP.MPA.120 Avvicinamenti radar (ARA) per operazioni sull'acqua – elicotteri

- (a) Un avvicinamento ARA può essere effettuato soltanto se:

- (1) il radar fornisce guida di direzione per garantire la separazione dagli ostacoli; e
- (2) o:
 - (i) l'altezza minima di discesa (MDH) è determinata per mezzo di un radioaltimetro; o
 - (ii) viene applicata l'altitudine minima di discesa (MDA) maggiorata di un margine adeguato.
- (b) Gli avvicinamenti ARA alle piattaforme o imbarcazioni possono essere condotti solamente in operazioni ad equipaggio plurimo.
- (c) La distanza di decisione deve fornire un'adeguata separazione dagli ostacoli nel mancato avvicinamento da ogni destinazione per la quale si pianifica di effettuare un avvicinamento ARA.
- (d) L'avvicinamento può essere continuato oltre la distanza di decisione o al di sotto della MDA/H soltanto se è stato stabilito un riferimento visivo con la destinazione.
- (e) Per le operazioni a pilotaggio singolo, devono essere aggiunti degli incrementi adeguati alle MDA/H e alla distanza di decisione.

CAT.OP.MPA.125 Procedure strumentali di partenza e di avvicinamento

- (a) L'operatore assicura che siano utilizzate le procedure strumentali di partenza e di avvicinamento stabilite dallo Stato nel quale è ubicato l'aeroporto.
- (b) In deroga al disposto della precedente lettera a), un comandante può accettare un'autorizzazione ATC a deviare dalle rotte di partenza o di arrivo pubblicate, a condizione che siano osservati i criteri di separazione dagli ostacoli e siano prese in considerazione tutte le condizioni operative. In ogni caso, l'avvicinamento finale deve essere eseguito a vista o secondo la procedura strumentale di avvicinamento stabilita.
- (c) In deroga al disposto della precedente lettera a), l'operatore può utilizzare delle procedure diverse da quelle indicate alla precedente lettera a) solo a condizione che siano state approvate dallo Stato nel quale è ubicato l'aeroporto e che siano specificate nel manuale delle operazioni.

CAT.OP.MPA.130 Procedure antirumore – velivoli

- (a) Eccetto che per le operazioni VFR di velivoli a motore non complessi, l'operatore stabilisce delle procedure operative di partenza e di arrivo/avvicinamento per ogni tipo di velivolo tenendo conto della necessità di minimizzare l'effetto del rumore dell'aeromobile.
- (b) Le procedure devono:
 - (1) garantire che la sicurezza abbia priorità sulla riduzione del rumore; e

- (2) essere semplici e sicure senza un incremento significativo nel carico di lavoro dell'equipaggio durante le fasi critiche del volo.

CAT.OP.MPA.131 Procedure antirumore – elicotteri

- (a) L'operatore assicura che le procedure di decollo e di atterraggio tengano conto della necessità di minimizzare l'effetto del rumore emesso dagli elicotteri.
- (b) Le procedure devono:
 - (1) garantire che la sicurezza abbia priorità sulla riduzione del rumore; e
 - (2) essere semplici e sicure senza un incremento significativo nel carico di lavoro dell'equipaggio durante le fasi critiche del volo.

CAT.OP.MPA.135 Rotte e aree delle operazioni – premessa

- (a) L'operatore assicura che le operazioni siano condotte esclusivamente sulle rotte e nelle aree per le quali:
 - (1) le installazioni ed i servizi a terra, inclusi i servizi meteorologici, sono adeguati alle operazioni previste;
 - (2) le prestazioni del velivolo che si intende impiegare sono tali da rispettare i requisiti relativi alle altitudini minime di volo;
 - (3) gli equipaggiamenti del velivolo che si intende impiegare soddisfano i requisiti minimi relativi alle operazioni previste; e
 - (4) sono disponibili mappe e carte appropriate.
- (b) L'operatore assicura che le operazioni siano condotte in conformità a tutte le restrizioni sulle rotte o aree delle operazioni imposte dall'autorità competente.
- (c) Le disposizioni della lettera a), punto 1, non vengono applicate alle operazioni VFR di giorno di aeromobili a motore non complessi su voli che partono ed arrivano allo stesso aeroporto o sito operativo.

CAT.OP.MPA.136 Rotte e aree delle operazioni – velivoli monomotore

L'operatore assicura che le operazioni con velivoli monomotore siano condotte soltanto lungo rotte o in aree nelle quali siano disponibili delle superfici che consentano l'esecuzione di un atterraggio forzato in sicurezza.

CAT.OP.MPA.137 Rotte e aree delle operazioni – elicotteri

L'operatore assicura che:

- (a) per gli elicotteri di prestazione di classe 3, siano disponibili delle superfici che permettano l'esecuzione di un atterraggio forzato in sicurezza, eccetto se l'elicottero ha un'approvazione conformemente alla norma CAT.POL.H.420;
- (b) per gli elicotteri di prestazione di classe 3 e che conducono "operazioni di transito costiero", il manuale delle operazioni contiene le procedure per assicurare che la larghezza del corridoio costiero e gli equipaggiamenti trasportati siano consistenti con le condizioni esistenti al momento.

CAT.OP.MPA.140 Distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza approvazione ETOPS

- (a) Salvo autorizzazione specifica dell'autorità competente conformemente alla norma SPA.ETOPS, l'operatore non impiega un velivolo bimotore su una rotta che comprende un punto la cui distanza da un aeroporto adeguato è superiore, in condizioni di aria calma e atmosfera standard, a:
 - (1) per velivoli con prestazioni di classe A aventi:
 - (i) una configurazione massima operativa di posti passeggeri (MOPSC) maggiore o uguale a 20; o
 - (ii) una massa massima al decollo superiore o uguale a 45 360 kg,
alla distanza percorsa dal velivolo in 60 minuti alla velocità di crociera con un motore inoperativo (OEI) determinata conformemente alla lettera b);
 - (2) per velivoli con prestazioni di classe A aventi:
 - (i) una MOPSC minore o uguale a 19; e
 - (ii) una massa massima al decollo inferiore a 45 360 kg,
alla distanza percorsa dal velivolo in 120 minuti oppure, se autorizzato dall'autorità competente, fino a 180 minuti per i velivoli a turbogetto alla velocità di crociera con un motore inoperativo determinata conformemente alla lettera b);
 - (3) per velivoli con prestazioni di classe B o C:
 - (i) alla distanza percorsa dal velivolo in 120 minuti alla velocità di crociera con un motore inoperativo (OEI) determinata conformemente alla lettera b); o
 - (ii) 300 NM, a seconda di quale dei due valori è minore.
- (b) L'operatore determina una velocità per il calcolo della distanza massima da un aeroporto adeguato per ciascun tipo o variante di velivolo bimotore impiegato, non superiore a V_{MO}

(massima velocità operativa) in base alla velocità effettiva all'aria (true airspeed) che il velivolo può mantenere con un motore inoperativo.

- (c) L'operatore deve includere i seguenti dati nel manuale delle operazioni, specifici ad ogni tipo o variante:
 - (1) la velocità di crociera con un motore inoperativo (OEI) determinata; e
 - (2) la massima distanza da un aeroporto adeguato determinata.
- (d) Al fine di ottenere l'approvazione di cui alla lettera a), punto 2, l'operatore deve fornire evidenza che:
 - (1) la combinazione velivolo/motore possiede un'approvazione in termini di progettazione e affidabilità per le operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore (ETOPS) che si vogliono effettuare;
 - (2) sono state implementate un insieme di condizioni per garantire che il velivolo e i suoi motori siano mantenuti e soddisfino i criteri di affidabilità richiesti; e
 - (3) l'equipaggio di condotta e tutto l'altro personale operativo interessato sia stato addestrato e sia adeguatamente qualificato a svolgere le operazioni.

CAT.OP.MPA.145 Determinazione delle altitudini minime di volo

- (a) L'operatore stabilisce per tutti i segmenti di rotta da percorrere:
 - (1) le altitudini minime di volo che forniscono la distanza minima dal suolo richiesta tenendo conto dei requisiti della norma CAT.POL; e
 - (2) un metodo per l'equipaggio di condotta per determinare tali altitudini.
- (b) Il metodo per stabilire le altitudini minime di volo deve essere approvato dall'autorità competente.
- (c) Qualora le altitudini minime di volo stabilite dall'operatore siano diverse da quelle di uno Stato sorvolato, si applicano i valori più alti.

CAT.OP.MPA.150 Rifornimento di combustibile

- (a) L'operatore stabilisce, per la pianificazione del volo e per la ripianificazione in volo, le linee guida per il rifornimento al fine di garantire che ogni volo abbia combustibile sufficiente per l'operazione pianificata ed una riserva per le eventuali deviazioni dall'operazione pianificata. Le linee guida per il rifornimento e le sue modifiche richiedono una previa approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) L'operatore assicura che la pianificazione dei voli sia basata almeno:
 - (1) sulle procedure contenute nel manuale delle operazioni e:

- (i) i dati forniti dal costruttore dell'aeromobile; o
 - (ii) gli attuali dati specifici del velivolo derivati da un sistema di monitoraggio del consumo di combustibile;
- e
- (2) sulle condizioni operative previste per il volo, che devono includere:
 - (i) dati sul consumo di combustibile dell'aeromobile;
 - (ii) masse previste;
 - (iii) condizioni meteorologiche previste; e
 - (iv) restrizioni o procedure dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
- (c) L'operatore assicura che i calcoli pre-volo del combustibile utilizzabile richiesto per il volo includano:
- (1) il combustibile per il rullaggio (taxi fuel);
 - (2) il combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione (trip fuel);
 - (3) il combustibile di riserva (reserve fuel) comprendente:
 - (i) il combustibile per le necessità contingenti (contingency fuel);
 - (ii) il combustibile per l'aeroporto alternato (alternate fuel) qualora sia richiesto un aeroporto alternato alla destinazione;
 - (iii) il combustibile di riserva finale (final reserve fuel); e
 - (iv) il combustibile addizionale (additional fuel) se il tipo di operazioni lo richiede;
- e
- (4) il combustibile extra (extra fuel) se il comandante lo richiede.
- (d) L'operatore assicura che le procedure di ripianificazione in volo per il calcolo del combustibile utilizzabile richiesto, qualora il volo debba seguire una rotta o dirigersi verso una destinazione diversa da quella pianificata inizialmente, includano:
- (1) il combustibile necessario per la continuazione del volo; e
 - (2) il combustibile di riserva (reserve fuel) comprendente:
 - (i) il combustibile per le necessità contingenti (contingency fuel);
 - (ii) il combustibile per l'aeroporto alternato (alternate fuel) qualora sia richiesto un aeroporto alternato alla destinazione;

- (iii) il combustibile di riserva finale (final reserve fuel); e
 - (iv) il combustibile addizionale (additional fuel) se il tipo di operazioni lo richiede;
 - e
- (3) il combustibile extra (extra fuel) se il comandante lo richiede.

CAT.OP.MPA.151 Rifornimento di combustibile – attenuazioni

- (a) In deroga alla norma CAT.OP.MPA.150, dalla lettera b) alla lettera d), per le operazioni con velivoli con prestazioni di classe B:
- (1) per tutti i voli che partono e arrivano allo stesso aeroporto o sito operativo, l'operatore deve specificare la quantità minima di combustibile alla quale terminare un volo. Tale combustibile minimo di riserva finale non deve essere inferiore alla quantità necessaria per volare per un periodo di 45 minuti.
 - (2) per gli altri voli, l'operatore deve garantire che i calcoli pre-volo del combustibile utilizzabile richiesto per il volo includano:
 - (i) il combustibile per il rullaggio (taxi fuel), se significativo;
 - (ii) il combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione (trip fuel);
 - (iii) il combustibile di riserva (reserve fuel) comprendente:
 - (A) il combustibile per le necessità contingenti (contingency fuel) che non deve essere inferiore al 5 % del combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione (trip fuel) o, nel caso di ripianificazione in volo, 5 % del combustibile necessario per la continuazione del volo; e
 - (B) il combustibile di riserva finale (final reserve fuel) per volare per un ulteriore periodo di 45 minuti per motori a pistoni o 30 minuti per motori a turbina;
 - (iv) il combustibile per l'aeroporto alternato (alternate fuel) qualora sia richiesto un aeroporto alternato alla destinazione; e
 - (v) il combustibile extra (extra fuel) se il comandante lo richiede.
- (b) In deroga alla norma CAT.OP.MPA.150, dalla lettera b) alla lettera d), per gli elicotteri con una MCTOM minore o uguale a 3 175 kg, di giorno e su rotte navigate per mezzo di riferimenti visivi al suolo o operazioni locali con elicotteri, le linee guida per il rifornimento devono garantire che, al completamento del volo o serie di voli, il combustibile di riserva finale non sia inferiore alla quantità sufficiente per:
- (1) 30 minuti di volo alla velocità di crociera normale; o

- (2) 20 minuti di volo alla velocità di crociera normale se si opera in un'area dotata di continui ed adeguati siti precauzionali per l'atterraggio.

CAT.OP.MPA.155 Trasporto di speciali categorie di passeggeri (SCP)

- (a) I passeggeri di un volo che richiedono delle condizioni, assistenza e/o equipaggiamenti speciali vengono considerati come SCP. Questi comprendono almeno:
- (1) persone con mobilità ridotta (PRM) con le quali si intende, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1107/2006, ogni persona la cui mobilità sia ridotta a causa di una disabilità fisica, sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea, disabilità o minorazione mentale, o di qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età;
 - (2) neonati e bambini non accompagnati; e
 - (3) persone espulse, passeggeri non ammissibili o detenuti sotto custodia.
- (b) Le categorie speciali di passeggeri devono essere trasportate in condizioni tali da assicurare la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti conformemente alle procedure stabilite dall'operatore.
- (c) Le categorie speciali di passeggeri non devono occupare dei posti con accesso diretto ad uscite di emergenza o nei quali la loro presenza possa:
- (1) impedire ai membri d'equipaggio di svolgere i propri compiti;
 - (2) ostruire l'accesso agli equipaggiamenti d'emergenza; o
 - (3) impedire l'evacuazione di emergenza dell'aeromobile.
- (d) Il comandante deve essere preventivamente notificato nel caso di trasporto di categorie speciali di passeggeri.

CAT.OP.MPA.160 Stivaggio del bagaglio e delle merci

L'operatore stabilisce le procedure atte a garantire che:

- (a) in cabina passeggeri siano portati soltanto bagagli a mano che possono essere stivati in modo adeguato e sicuro; e
- (b) tutti i bagagli e le merci a bordo, che se liberi di muoversi possono provocare danni o lesioni od ostruire corridoi ed uscite, siano opportunamente stivati in appositi comparti destinati ad evitare tali movimenti.

CAT.OP.MPA.165 Sistemazione dei passeggeri

L'operatore stabilisce le procedure atte a garantire che i passeggeri siano sistemati in maniera tale che, nel caso sia necessaria un'evacuazione di emergenza, essi possano facilitare e non ostacolare l'evacuazione dell'aeromobile.

CAT.OP.MPA.170 Informazioni ai passeggeri

L'operatore assicura che:

- (a) i passeggeri siano informati anche mediante dimostrazione sulle questioni attinenti alla sicurezza in una forma che faciliti l'applicazione delle procedure applicabili in caso di emergenza; e
- (b) ai passeggeri venga fornita una scheda con le informazioni di sicurezza sulla quale è illustrato con disegni il funzionamento degli equipaggiamenti e delle uscite di emergenza che potrebbero utilizzare.

CAT.OP.MPA.175 Preparazione del volo

- (a) Deve essere compilato un piano di volo operativo per ogni volo che si intende effettuare sulla base delle considerazioni sulle prestazioni dell'aeromobile, altre limitazioni operative e condizioni che ci si può aspettare di incontrare lungo la rotta e agli aeroporti/siti operativi interessati.
- (b) Il comandante non inizia il volo se non si è assicurato di quanto segue:
 - (1) tutte le voci di cui al punto 2.a.3 dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008 in merito all'aeronavigabilità e all'immatricolazione degli aeromobili, degli strumenti e degli equipaggiamenti, massa e centro di gravità (CG), bagagli e merci e le limitazioni operative dell'aeromobile siano soddisfatte;
 - (2) l'aeromobile non è utilizzato in modo non conforme alle disposizioni della lista delle deviazioni di configurazione (CDL);
 - (3) le parti del manuale delle operazioni necessarie per la condotta del volo sono disponibili a bordo;
 - (4) i documenti, le informazioni aggiuntive e i moduli richiesti dalla norma CAT.GEN.MPA.180 sono presenti a bordo;
 - (5) le mappe aggiornate, le carte e la documentazione associata o dati equivalenti, sono disponibili per far fronte alle necessità delle operazioni previste, ivi compresa ogni diversione che si possa ragionevolmente prevedere;
 - (6) i servizi e le installazioni a terra richiesti per il volo previsto sono disponibili e adeguati;
 - (7) per il volo previsto possono essere rispettate le norme indicate nel manuale delle operazioni per quanto riguarda le quantità di combustibile, olio ed ossigeno, le altitudini minime di sicurezza, i minimi operativi di aeroporto e la disponibilità di aeroporti alternati, se necessario; e
 - (8) possono essere rispettate tutte le ulteriori limitazioni operative.

- (c) In deroga alle disposizioni della lettera a), non è richiesto un piano di volo operativo per le operazioni VFR di:
- (1) velivoli a motore non complessi con decollo ed atterraggio allo stesso aeroporto o sito operativo; o
 - (2) elicotteri con una MCTOM di 3 175 kg o inferiore utilizzati di giorno e su rotte navigate per mezzo di riferimenti visivi al suolo in un'area locale come specificato nel manuale delle operazioni.

CAT.OP.MPA.180 Scelta degli aeroporti – velivoli

- (a) Nel caso in cui non fosse possibile utilizzare l'aeroporto di partenza come aeroporto alternato al decollo per ragioni meteorologiche o per motivi legati alle prestazioni, l'operatore sceglie un altro aeroporto alternato al decollo adeguato, che non sia più distante dall'aeroporto di partenza di:
- (1) per velivoli bimotore:
 - (i) un'ora di volo alla velocità di crociera con un motore inoperativo, in conformità al manuale di volo del velivolo (AFM), in condizioni di atmosfera standard e vento calmo, alla massa effettiva al decollo; o
 - (ii) il tempo di diversione ETOPS approvato conformemente alla norma SPA.ETOPS, fatte salve eventuali restrizioni MEL, fino ad un massimo di due ore di volo, alla velocità di crociera con un motore inoperativo, conformemente al manuale di volo del velivolo, in condizioni di atmosfera standard, vento calmo, alla massa effettiva al decollo;
 - (2) per velivoli con tre o quattro motori, due ore di volo alla velocità di crociera con un motore inoperativo, in conformità al manuale di volo del velivolo, in condizioni di atmosfera standard, vento calmo, alla massa effettiva al decollo.

Nel caso in cui il manuale di volo del velivolo non indichi la velocità di crociera con un motore inoperativo, la velocità da usare per tale calcolo è quella che si raggiunge regolando il/i rimanente/i motore/i alla potenza massima continuativa.

- (b) L'operatore sceglie almeno un aeroporto alternato alla destinazione per ciascun volo IFR a meno che l'aeroporto di destinazione non sia un aeroporto isolato o:
- (1) il tempo di volo previsto, dal decollo all'atterraggio oppure, in caso di ripianificazione in volo conformemente alla norma CAT.OP.MPA.150, lettera d), il tempo di volo rimanente fino alla destinazione non supera le sei ore; e
 - (2) presso l'aeroporto di destinazione sono disponibili e agibili due piste separate, e le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche relative all'aeroporto di destinazione indicano che, nel periodo che inizia un'ora prima e termina un'ora dopo il previsto orario di arrivo all'aeroporto di destinazione, la base delle nubi (ceiling) sarà di almeno 2 000 ft o l'altezza di circuitazione a vista (circling) + 500 ft, a seconda di quale delle due è maggiore, e la visibilità a terra sarà di almeno 5 km.

- (c) L'operatore sceglie due aeroporti alternati alla destinazione se:
 - (1) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche relative all'aeroporto di destinazione indicano che, nel periodo che inizia un'ora prima e termina un'ora dopo il previsto orario di arrivo, le condizioni meteorologiche saranno inferiori ai minimi di pianificazione applicabili; o
 - (2) non è disponibile nessuna informazione meteorologica.
- (d) L'operatore indica nel piano di volo operativo tutti gli aeroporti alternati richiesti.

CAT.OP.MPA.181 Selezione di aeroporti e siti operativi – elicotteri

- (a) Per i voli in condizioni IMC, il comandante seleziona un aeroporto alternato al decollo entro un'ora di volo alla velocità normale di crociera se non fosse possibile ritornare al sito di partenza a causa di condizioni meteorologiche avverse.
- (b) Per voli IFR o voli VFR con navigazione tramite mezzi diversi da riferimenti visivi al suolo, il comandante deve specificare almeno un aeroporto alternato di destinazione nel piano di volo operativo, a meno che:
 - (1) la destinazione non sia un aeroporto costiero e l'elicottero provenga dal mare;
 - (2) per un volo verso un'altra destinazione su terra, la durata del volo e le condizioni meteorologiche siano tali da rendere possibile un approccio ed atterraggio in condizioni VMC al tempo stimato di arrivo al sito sul quale si desidera atterrare; o
 - (3) il sito dove si vuole atterrare sia isolato e non ci sia disponibilità di un sito alternato; in questo caso, deve essere determinato un punto di non ritorno (PNR).
- (c) L'operatore sceglie due aeroporti alternati alla destinazione se:
 - (1) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche relative all'aeroporto di destinazione indicano che, nel periodo che inizia un'ora prima e termina un'ora dopo il previsto orario di arrivo, le condizioni meteorologiche saranno inferiori ai minimi di pianificazione applicabili; o
 - (2) non è disponibile nessuna informazione meteorologica per l'aeroporto di destinazione.
- (d) L'operatore può scegliere aeroporti alternati di destinazione fuori costa se risultano validi i seguenti criteri:
 - (1) un aeroporto alternato di destinazione fuori costa può essere utilizzato solamente dopo un PNR. Prima del PNR devono essere utilizzati aeroporti alternati onshore;
 - (2) l'aeroporto alternato deve fornire la possibilità di atterraggio OEI;
 - (3) per quanto possibile, deve essere garantita la disponibilità di piattaforme. Le dimensioni, configurazione e separazione dagli ostacoli di piattaforme per elicotteri

individuali o altri siti deve essere valutata al fine di stabilire l' idoneità operativa per l' utilizzo come aeroporto alternato per ogni tipo di elicottero che si propone di utilizzare;

- (4) devono essere stabilite le minime meteorologiche, tenendo conto dell' accuratezza ed affidabilità delle informazioni meteorologiche;
 - (5) la MEL deve contenere delle disposizioni specifiche per questo tipo di operazione; e
 - (6) un aeroporto alternato fuori costa deve essere selezionato soltanto se l' operatore ha stabilito una procedura nel manuale delle operazioni.
- (e) L' operatore indica nel piano di volo operativo tutti gli aeroporti alternati richiesti.

CAT.OP.MPA.185 Minimi di pianificazione per voli IFR – velivoli

- (a) Minimi di pianificazione per aeroporti alternati al decollo

L' operatore può scegliere un aeroporto come aeroporto alternato al decollo soltanto se le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche indicano che, nel periodo che inizia un' ora prima e termina un' ora dopo il previsto orario di arrivo su tale aeroporto, le condizioni meteorologiche sullo stesso saranno uguali o superiori ai minimi di atterraggio applicabili specificati conformemente alla norma CAT.OP.MPA.110. La base delle nubi (ceiling) deve essere presa in considerazione quando le uniche procedure di avvicinamento disponibili sono non di precisione e/o di circuitazione a vista (circling). Devono inoltre essere prese in considerazione tutte le limitazioni relative alle operazioni con un motore inoperativo.

- (b) Minimi di pianificazione per aeroporti di destinazione che non siano aeroporti isolati

L' operatore può scegliere un aeroporto di destinazione soltanto se:

- (1) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche indicano che, nel periodo che inizia un' ora prima e termina un' ora dopo il previsto orario di arrivo, le condizioni meteorologiche saranno uguali o superiori ai minimi di pianificazione applicabili come segue:

- (i) RVR/visibilità specificata conformemente alla norma CAT.OP.MPA.110; e
- (ii) per l' avvicinamento non di precisione o per la circuitazione a vista (circling), la base delle nubi è uguale o superiore alla MDH;

o

- (2) vengano selezionati due aeroporti di destinazione alternati.

- (c) Minimi di pianificazione per aeroporti alternati alla destinazione, aeroporti isolati, aeroporti alternati in rotta per motivi di combustibile (fuel ERA), aeroporti alternati in rotta (ERA)

L'operatore può scegliere un aeroporto per tali fini soltanto se le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche indicano che, nel periodo che inizia un'ora prima e termina un'ora dopo il previsto orario di arrivo su tale aeroporto, le condizioni meteorologiche sullo stesso saranno uguali o superiori ai minimi di pianificazione indicati nella seguente tabella 1.

Tabella 1: Minimi di pianificazione di Aeroporti alternati alla destinazione, aeroporti di destinazione isolati, aeroporti alternati in rotta per motivi di combustibile (fuel ERA), aeroporti alternati in rotta (ERA)

Tipo di Avvicinamento	Minimi di pianificazione
CAT II e III	CAT I RVR
CATI	NPA RVR/VIS La base delle nubi (ceiling) deve essere uguale o superiore alla MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m La base delle nubi (ceiling) deve essere uguale o superiore alla MDH + 200 ft
Circuitazione a vista (circling)	Circuitazione a vista (circling)

CAT.OP.MPA.186 Minimi di pianificazione per voli IFR – elicotteri

(a) Minimi di pianificazione per aeroporti alternati al decollo

L'operatore può scegliere un aeroporto o un sito per l'atterraggio come aeroporto alternato al decollo soltanto se le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche indicano che, nel periodo che inizia un'ora prima e termina un'ora dopo il previsto orario di arrivo all'aeroporto alternato al decollo, le condizioni meteorologiche sullo stesso saranno uguali o superiori ai minimi di atterraggio applicabili specificati conformemente alla norma CAT.OP.MPA.110. La base delle nubi (ceiling) deve essere presa in considerazione quando le uniche procedure di avvicinamento disponibili sono non di precisione. Devono inoltre essere prese in considerazione tutte le limitazioni relative alle operazioni con un motore inoperativo.

(b) Minimi di pianificazione per aeroporti di destinazione e aeroporti di destinazione alternati

L'operatore può scegliere un aeroporto di destinazione e/o un aeroporto di destinazione alternato soltanto se le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche indicano che, nel periodo che inizia un'ora prima e termina un'ora dopo il previsto orario di arrivo all'aeroporto o al sito operativo, le condizioni meteorologiche saranno uguali o superiori ai minimi di pianificazione applicabili come segue:

(1) con l'eccezione di quanto indicato dalla norma CAT.OP.MPA.181, lettera d), i minimi di pianificazione per un aeroporto di destinazione devono essere:

(i) RVR/visibilità specificata conformemente alla norma CAT.OP.MPA.110; e

- (ii) per l'avvicinamento non di precisione, la base delle nubi è uguale o superiore alla MDH;
- (2) i minimi di pianificazione per gli aeroporti di destinazione alternati sono come indicati nella tabella 1.

Tabella 1: Minimi di pianificazione per aeroporti di destinazione alternati

Tipo di Avvicinamento	Minimi di pianificazione
CAT II e III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 ft / 400 m visibilità
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m La base delle nubi (ceiling) deve essere uguale o superiore alla MDH + 200ft

CAT.OP.MPA.190 Presentazione del piano di volo ATS

- (a) Se un piano di volo ATS non viene presentato in quanto non richiesto dalle regole dell'aria, devono essere depositate informazioni adeguate al fine di permettere di attivare i servizi di allarme se necessario.
- (b) Se si opera da un sito dove risulta impossibile presentare un piano di volo ATS, il piano di volo ATS deve essere trasmesso appena possibile dopo il decollo dal comandante o dall'operatore.

CAT.OP.MPA.195 Rifornimento/prelevamento di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o con passeggeri a bordo

- (a) Durante l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri o quando i passeggeri sono a bordo non deve essere effettuata nessuna operazione di rifornimento o prelevamento di combustibile se si tratta di Avgas o di combustibili wide-cut o in caso di un'eventuale miscela di questi due tipi di combustibile.
- (b) In tutti gli altri casi devono essere prese le necessarie precauzioni e il velivolo deve essere adeguatamente servito da personale qualificato pronto ad iniziare e dirigere un'evacuazione del velivolo nel modo più veloce e attuabile possibile.

CAT.OP.MPA.200 Rifornimento/prelevamento di combustibile in caso di combustibile wide-cut

Il rifornimento/prelevamento di combustibile wide-cut può essere effettuato soltanto se l'operatore ha stabilito delle procedure adeguate tenendo conto del rischio elevato dell'uso di tale tipo di combustibile.

CAT.OP.MPA.205 Push back e traino – velivoli

Tutte le procedure di push back e traino specificate dall'operatore devono essere condotte conformemente alle pertinenti norme e procedure aeronautiche.

CAT.OP.MPA.210 Membri d'equipaggio alle postazioni di lavoro

(a) Membri d'equipaggio di condotta

- (1) Durante il decollo e l'atterraggio tutti i membri d'equipaggio di condotta richiesti in servizio in cabina di pilotaggio devono essere alla propria postazione di lavoro.
- (2) Durante tutte le altre fasi del volo ciascun membro d'equipaggio di condotta richiesto in servizio in cabina di pilotaggio rimane alla propria postazione di lavoro, a meno che la sua assenza non sia dovuta all'esecuzione dei compiti assegnatigli in relazione alle operazioni in atto o per bisogni fisiologici, a condizione che almeno un pilota adeguatamente qualificato rimanga sempre ai comandi del velivolo.
- (3) In tutte le fasi del volo ciascun membro d'equipaggio di condotta richiesto in servizio in cabina di pilotaggio deve restare vigile. Ove si constati un abbassamento della vigilanza, devono essere prese contromisure appropriate. In caso di affaticamento inatteso si può applicare, ove il carico di lavoro lo consenta, una procedura di riposo controllato organizzata dal comandante. Il riposo controllato di cui si usufruisce in tali eventualità non può in alcun caso essere considerato parte di un periodo di riposo ai fini del calcolo dei limiti del tempo di volo, né essere utilizzato per giustificare alcun periodo di servizio.

(b) Membri d'equipaggio di cabina

Durante le fasi critiche del volo, tutti i membri d'equipaggio di cabina devono essere seduti alle postazioni di lavoro assegnate e non devono svolgere alcuna attività oltre a quelle richieste per la sicurezza dell'aeromobile.

CAT.OP.MPA.215 Utilizzo di cuffie – velivoli

(a) Tutti i membri d'equipaggio di condotta che sono in servizio nella cabina di pilotaggio devono indossare una cuffia dotata di microfono o equivalente. La cuffia deve essere utilizzata come dispositivo primario per le comunicazioni radio con l'ATS:

- (1) quando l'aeromobile è a terra:
 - (i) nel ricevere via radio l'autorizzazione ATC alla partenza; e
 - (ii) quando i motori sono in moto;
- (2) quando l'aeromobile è in volo:
 - (i) al di sotto dell'altitudine di transizione; o
 - (ii) 10 000 ft, quali delle due è superiore;

e
- (3) ogni qualvolta sia ritenuto necessario dal comandante.

- (b) Nelle condizioni di cui alla lettera a), il microfono o equivalente deve trovarsi in una posizione tale da permettere il suo utilizzo per le comunicazioni radio a due vie.

CAT.OP.MPA.216 Utilizzo di cuffie – elicotteri

Tutti i membri d'equipaggio di condotta che sono in servizio nella cabina di pilotaggio devono indossare una cuffia dotata di microfono o equivalente ed utilizzarla come dispositivo primario per comunicare con l'ATS.

CAT.OP.MPA.220 Mezzi di assistenza per l'evacuazione di emergenza

L'operatore stabilisce le procedure atte a garantire che i mezzi per l'evacuazione di emergenza, a funzionamento automatico, siano armati prima del rullaggio, del decollo, dell'atterraggio e quando ciò è opportuno e sicuro.

CAT.OP.MPA.225 Sedili, cinture e sistemi di vincolo

(a) Membri d'equipaggio

- (1) Durante il decollo e l'atterraggio e quando il comandante lo ritenga necessario ai fini della sicurezza, ogni membro d'equipaggio deve essere correttamente legato mediante tutte le cinture e i sistemi di vincolo previsti a tale fine.
- (2) Durante le altre fasi del volo ogni membro d'equipaggio di condotta mantiene le cinture di sicurezza allacciate mentre si trova alla propria postazione di lavoro in cabina di pilotaggio.

(b) Passeggeri

- (1) Prima del decollo, dell'atterraggio e durante il rullaggio e quando ritenuto necessario per la sicurezza, il comandante assicura che ogni passeggero a bordo occupi un posto o cuccetta con le cinture, o sistema di vincolo, correttamente allacciate.
- (2) L'operatore predispone che l'occupazione dei sedili dell'aeromobile da parte di più persone sia autorizzata soltanto su sedili specificati. Il comandante assicura che l'occupazione dei sedili dell'aeromobile da parte di più persone avvenga esclusivamente nel caso di un adulto e di un neonato correttamente legato con una cintura di sicurezza anulare supplementare o altro sistema di vincolo.

CAT.OP.MPA.230 Preparazione della cabina passeggeri e delle aree di servizio

- (a) L'operatore stabilisce le procedure atte ad assicurare che prima del rullaggio, del decollo e dell'atterraggio tutte le uscite e i percorsi di fuga non siano ostruiti.
- (b) Il comandante assicura che, prima del decollo e dell'atterraggio e quando lo ritiene necessario ai fini della sicurezza, tutti gli equipaggiamenti ed i bagagli siano correttamente stivati.

CAT.OP.MPA.235 Giubbotti di salvataggio – elicotteri

L'operatore deve stabilire le procedure per assicurare che, quando si utilizza un elicottero su acqua in prestazioni di classe 3, si tenga conto della durata del volo e delle condizioni che si potrebbero incontrare nel decidere se gli occupanti devono indossare o meno i giubbotti di salvataggio.

CAT.OP.MPA.240 Autorizzazione a fumare a bordo

Il comandante assicura che nessuna persona a bordo sia autorizzata a fumare:

- (a) quando lo ritiene necessario ai fini della sicurezza;
- (b) durante le operazioni di rifornimento e prelievo di combustibile;
- (c) quando l'aeromobile è al suolo, a meno che l'operatore abbia determinato delle procedure al fine di mitigare i rischi durante le operazioni a terra;
- (d) nel/i corridoio/i, nelle toilette e fuori dalle aree destinate ai fumatori;
- (e) nei compartimenti di carico e/o nelle altre aree dove è trasportata merce non sistemata in contenitori resistenti alle fiamme o non coperta da teloni resistenti alle fiamme; e
- (f) nelle aree della cabina dove viene erogato ossigeno.

CAT.OP.MPA.245 Condizioni meteorologiche – tutti gli aeromobili

- (a) In un volo IFR il comandante può soltanto:
 - (1) iniziare la corsa di decollo; o
 - (2) nel caso di una ripianificazione in volo, proseguire oltre il punto a partire dal quale entra in vigore un piano di volo modificato,se sono disponibili informazioni indicanti che le condizioni meteorologiche previste all'ora d'arrivo a destinazione e/o all'aeroporto/agli aeroporti alternato/i richiesto/i sono uguali o superiori ai minimi di pianificazione.
- (b) In un volo IFR il comandante può proseguire verso l'aeroporto di destinazione previsto soltanto se le informazioni più recenti indicano che, all'ora di arrivo prevista, le condizioni meteorologiche a destinazione, o almeno ad un aeroporto alternato alla destinazione, sono uguali o superiori ai minimi operativi di aeroporto applicabili.
- (c) In un volo VFR il comandante non inizia la corsa di decollo a meno che le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche non indichino che le condizioni meteorologiche sulla parte di rotta da seguire secondo le regole del volo a vista, all'orario previsto, saranno uguali o superiori ai limiti VFR.

CAT.OP.MPA.246 Condizioni meteorologiche – velivoli

In aggiunta alla norma CAT.OP.MPA.245, sui voli IFR con velivoli, il comandante può soltanto continuare oltre:

- (a) il punto di decisione quando viene utilizzata la procedura del carburante di riserva ridotto (RCF); o
- (b) il punto predeterminato quando si utilizza la procedura del punto predeterminato (PDP),

se sono disponibili informazioni indicanti che le condizioni meteorologiche previste al tempo di arrivo alla destinazione e/o all'aeroporto/agli aeroporti alternato/i richiesto/i sono uguali o superiori ai minimi operativi di aeroporto applicabili.

CAT.OP.MPA.247 Condizioni meteorologiche – elicotteri

In aggiunta alla norma CAT.OP.MPA.245:

- (a) sui voli VFR con elicotteri su acqua oltre la portata visiva dalla terra ferma, il comandante può iniziare il decollo soltanto se le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche indicano che la base delle nubi è superiore a 600 ft di giorno o 1 200 ft di notte.
- (b) In deroga alla lettera a), se si vola tra piattaforme situate nello spazio aereo di classe G dove il settore sull'acqua è inferiore a 10 NM, i voli VFR possono essere condotti se i limiti sono uguali o superiori ai seguenti:

Tabella 1: Minimi per voli tra piattaforme situate nello spazio aereo di classe G

	Di giorno		Di notte	
	Altezza *	Visibilità	Altezza *	Visibilità
Pilota singolo	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Due piloti	300 ft	2 km **	500 ft	5 km ***

*: La base delle nubi deve essere tale da permettere il volo all'altezza specificata, al di sotto e al di fuori di nubi.

** : Gli elicotteri possono essere utilizzati con visibilità in volo di 800 m sempre che la destinazione o una struttura intermedia siano visibili continuamente.

***: Gli elicotteri possono essere utilizzati con visibilità in volo di 1 500 m sempre che la destinazione o una struttura intermedia siano visibili continuamente.

- (c) I voli con elicotteri verso una piattaforma o una FATO sopraelevata possono essere effettuati soltanto se la velocità media del vento alla piattaforma o alla FATO sopraelevata sia inferiore a 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Ghiaccio e altri depositi contaminanti — Procedure a terra

- (a) L'operatore stabilisce le procedure da seguire per le operazioni di sghiacciamento e antighiacciamento a terra e per le relative ispezioni dell'aeromobile per garantire l'utilizzo in sicurezza dell'aeromobile.
- (b) Il comandante può iniziare il decollo soltanto se l'aeromobile è libero da qualsiasi deposito che potrebbe avere ripercussioni negative sulle prestazioni e/o sulla manovrabilità del velivolo, salvo quando permesso conformemente alla lettera a) e entro i limiti specificati nel manuale di volo dell'aeromobile.

CAT.OP.MPA.255 Ghiaccio e altri depositi contaminanti — Procedure in volo

- (a) L'operatore stabilisce le procedure per i voli in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o reali.
- (b) Il comandante non inizia il volo né vola intenzionalmente in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o reali a meno che il velivolo non sia certificato ed equipaggiato per affrontare tali condizioni.
- (c) Se la formazione di ghiaccio eccede i limiti per i quali l'aeromobile è certificato o se un aeromobile non certificato per il volo in condizioni note di formazione di ghiaccio si trovi a volare in zone con formazione di ghiaccio, il comandante deve uscire senza ritardi dalle condizioni di formazione di ghiaccio, cambiando il livello di volo e/o la rotta e, se necessario, dichiarando emergenza all'ATC.

CAT.OP.MPA.260 Rifornimento di combustibile e lubrificante

Il comandante non inizia il volo o non prosegue il volo in caso di ripianificazione in volo senza avere verificato che l'aeromobile sia provvisto almeno della quantità utilizzabile di combustibile e lubrificante calcolata per portare a termine il volo in sicurezza, tenendo conto delle condizioni operative previste.

CAT.OP.MPA.265 Condizioni per il decollo

Prima di iniziare il decollo il comandante deve verificare che:

- (a) in base alle informazioni di cui dispone, le condizioni meteorologiche dell'aeroporto o del sito operativo e le condizioni della pista o della FATO che si intende utilizzare non pregiudichino l'effettuazione del decollo e della partenza in sicurezza; e
- (b) verranno soddisfatti i minimi operativi dell'aeroporto.

CAT.OP.MPA.270 Alitudini minime di volo

Il comandante o il pilota al quale è stata delegata la condotta del volo non conducono il volo al disotto delle altitudini minime specificate, salvo:

- (a) per le necessità del decollo e dell'atterraggio; o
- (b) per effettuare una discesa conformemente alle procedure approvate dall'autorità competente.

CAT.OP.MPA.275 Simulazione di situazioni anormali in volo

L'operatore deve garantire che, durante il trasporto di passeggeri o di merci, non siano effettuate simulazioni di:

- (a) situazioni non normali o di emergenza che richiedono l'applicazione delle procedure non normali o di emergenza; o
- (b) volo in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) ottenute con mezzi artificiali.

CAT.OP.MPA.280 Gestione del combustibile in volo – velivoli

L'operatore stabilisce le procedure atte a garantire che durante il volo siano effettuati i controlli del combustibile e sia applicata una gestione del combustibile conformemente ai seguenti criteri.

- (a) Controlli del combustibile in volo
 - (1) Il comandante deve assicurare che vengano eseguiti controlli del combustibile in volo a intervalli di tempo regolari. Il combustibile utilizzabile rimanente deve essere registrato e valutato al fine di:

- (i) confrontare il consumo effettivo con quello previsto;
- (ii) controllare che il combustibile utilizzabile rimanente sia sufficiente a completare il volo, conformemente alla lettera b); e
- (iii) determinare il combustibile utilizzabile che si prevede resterà a bordo all'arrivo all'aeroporto di destinazione.

(2) I dati relativi al consumo di combustibile devono essere registrati.

(b) Gestione del combustibile in volo

(1) Il volo deve essere condotto in modo tale che il combustibile utilizzabile che si prevede resterà a bordo all'arrivo all'aeroporto di destinazione non sia inferiore:

- (i) alla somma del combustibile necessario per il dirottamento e della riserva finale; oppure
- (ii) alla riserva finale (finale reserve fuel) qualora non sia richiesto un aeroporto alternato.

(2) Se, dopo un controllo del combustibile in volo, il combustibile utilizzabile che resterà a bordo all'arrivo all'aeroporto di destinazione risulta inferiore:

- (i) alla somma del combustibile necessario per il dirottamento e della riserva finale, il comandante deve tener conto del traffico aereo e delle condizioni operative generali in atto all'aeroporto di destinazione, all'aeroporto alternato alla destinazione e a qualsiasi altro aeroporto adeguato, allo scopo di decidere se procedere verso l'aeroporto di destinazione o dirottare, in modo da atterrare in modo sicuro con almeno la riserva finale; oppure
- (ii) alla riserva finale se non è richiesto alcun aeroporto alternato, il comandante deve intraprendere l'azione appropriata e procedere verso un aeroporto adeguato in modo da effettuare un atterraggio in sicurezza con almeno la riserva finale.

(3) Il comandante dichiara emergenza quando la quantità calcolata di combustibile utilizzabile all'atterraggio presso l'aeroporto adeguato più vicino sul quale sia possibile atterrare in sicurezza è inferiore alla riserva finale.

(4) Condizioni aggiuntive per procedure specifiche

(i) Durante un volo effettuato utilizzando la procedura RCF, per procedere all'aeroporto di destinazione 1, il comandante deve accertarsi che il combustibile utilizzabile rimanente al punto di decisione sia almeno uguale al totale:

- (A) del combustibile per il volo (trip fuel) dal punto di decisione all'aeroporto di destinazione 1;

- (B) del combustibile per le necessità contingenti uguale al 5 % del combustibile per il volo (trip fuel) dal punto di decisione all'aeroporto di destinazione 1;
 - (C) del combustibile per l'aeroporto alternato (alternate fuel) alla destinazione 1, qualora sia richiesto un aeroporto alternato alla destinazione 1; e
 - (D) del combustibile di riserva finale (final reserve fuel).
- (ii) Durante un volo effettuato utilizzando la procedura PDP, per procedere all'aeroporto di destinazione, il comandante deve accertarsi che il combustibile utilizzabile rimanente al PDP sia almeno uguale al totale:
- (A) del combustibile per il volo (trip fuel) dal PDP all'aeroporto di destinazione;
 - (B) del combustibile per le necessità contingenti dal PDP all'aeroporto di destinazione; e
 - (C) del combustibile addizionale.

CAT.OP.MPA.281 Gestione del combustibile in volo – elicotteri

- (a) L'operatore stabilisce le procedure atte a garantire che durante il volo siano effettuati i controlli e la gestione del combustibile.
- (b) Il comandante deve garantire che la quantità di combustibile utilizzabile rimanente in volo non sia inferiore al combustibile richiesto per procedere verso un aeroporto o sito operativo nel quale può essere effettuato un atterraggio in sicurezza, con la riserva finale rimanente.
- (c) Il comandante dichiara emergenza quando la quantità effettiva di combustibile utilizzabile è inferiore alla riserva finale.

CAT.OP.MPA.285 Uso dell'ossigeno supplementare

Il comandante assicura che i membri d'equipaggio di condotta impegnati in compiti essenziali alla sicurezza delle operazioni di volo dell'aeromobile utilizzino l'ossigeno supplementare con continuità ogni volta che l'altitudine della cabina supera 10 000 ft per un periodo superiore a 30 minuti e ogni volta che l'altitudine della cabina supera 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Rilevamento di prossimità al suolo

Quando un'eccessiva prossimità al suolo è rilevata da un membro d'equipaggio di condotta o dal sistema di allarme di prossimità al suolo (ground proximity warning system), il comandante o il pilota al quale è stata delegata la condotta del volo assicura che venga immediatamente iniziata la manovra correttiva per ristabilire condizioni di volo sicure.

CAT.OP.MPA.295 Uso del sistema anticollisione in volo (ACAS) – velivoli

- (a) L'operatore stabilisce le procedure per assicurare che quando l'ACAS è installato ed efficiente, sia usato in volo in modo tale da permettere l'emissione dell'avviso di risoluzione (RA) per l'equipaggio di condotta quando viene rilevata un'eccessiva prossimità ad un altro aeromobile, a meno che una procedura anormale o delle condizioni limitative delle prestazioni stabiliscano l'inibizione della modalità RA utilizzando solamente l'avviso di traffico (TA) o equivalente.
- (b) Quando viene emesso un RA dall'ACAS:
 - (1) il comandante o il pilota al quale è stata delegata la condotta del volo deve immediatamente conformarsi alle indicazioni del RA, anche se in conflitto con un'istruzione ATC, a meno che ciò possa compromettere la sicurezza dell'aeromobile;
 - (2) non appena il carico di lavoro lo permetta, l'ATC deve essere notificato in merito a ogni RA che richieda una deviazione da un'istruzione o autorizzazione dell'ATC;
 - (3) quando il conflitto è risolto, il velivolo deve:
 - (i) essere immediatamente riposizionato come da istruzioni o autorizzazioni dell'ATC e l'ATC deve essere notificato in merito alla manovra; o,
 - (ii) conformarsi alle istruzioni o autorizzazioni modificate dell'ATC.

CAT.OP.MPA.296 Uso del sistema anticollisione in volo (ACAS) – elicotteri

L'operatore stabilisce le procedure per assicurare che quando l'ACAS è installato ed efficiente, sia usato in volo in modo tale da permettere l'indicazione del TA.

CAT.OP.MPA.300 Condizioni per l'avvicinamento e l'atterraggio

Prima di iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio, il comandante deve verificare che, in base alle informazioni di cui dispone, le condizioni meteorologiche dell'aeroporto e le condizioni della pista o FATO che si intende utilizzare non pregiudichino l'effettuazione dell'avvicinamento, dell'atterraggio o del mancato avvicinamento in sicurezza, tenendo conto delle informazioni sulle prestazioni contenute nel manuale delle operazioni.

CAT.OP.MPA.305 Inizio e continuazione di un avvicinamento

- (a) Il comandante o il pilota al quale è stata delegata la condotta del volo può iniziare un avvicinamento strumentale indipendentemente dalla RVR/visibilità riportata.
- (b) Se la RVR/visibilità riportata è inferiore ai minimi applicabili, l'avvicinamento non deve essere continuato:
 - (1) al di sotto di 1 000 ft al di sopra dell'aeroporto; o

- (2) nel segmento di avvicinamento finale nel caso in cui la DA/H o MDA/H è superiore a 1 000 ft al di sopra dell'aeroporto.
- (c) Laddove la RVR non sia disponibile, il valore della RVR può essere ottenuto convertendo la visibilità riportata.
- (d) Se, dopo aver superato i 1 000 ft al di sopra dell'aeroporto, la RVR/visibilità riportata scende sotto i minimi applicabili, l'avvicinamento può essere continuato fino alla DA/H o alla MDA/H.
- (e) L'avvicinamento può essere continuato sotto la DA/H o la MDA/H e l'atterraggio può essere completato a condizione che i riferimenti visivi richiesti per il tipo di avvicinamento e per la pista di atterraggio selezionata siano acquisiti alla DA/H o alla MDA/H e che siano mantenuti in vista.
- (f) La RVR alla zona di contatto è sempre vincolante. Se trasmesse e se attinenti, anche la RVR al punto mediano e quella relativa al punto di fine pista sono vincolanti. Il valore minimo della RVR al punto mediano è di 125 m o è pari alla RVR richiesta per la zona di contatto, se inferiore, ed è di 75 m per il punto di fine pista. Per i velivoli dotati di un sistema di guida o di controllo della corsa di decelerazione (roll-out) il valore minimo della RVR al punto mediano è di 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Procedure operative – Altezza di attraversamento della soglia pista – velivoli

L'operatore stabilisce le procedure operative al fine di garantire che il velivolo, utilizzato per effettuare avvicinamenti di precisione, attraversi la soglia della pista con un margine sicuro, con la configurazione e con l'assetto corretti per l'atterraggio.

CAT.OP.MPA.315 Notifica delle ore di volo – elicotteri

L'operatore deve notificare all'autorità competente il numero di ore di volo effettuate per ogni elicottero utilizzato durante l'anno civile precedente.

CAT.OP.MPA.320 Categorie di aeromobili

- (a) Le categorie di aeromobili si basano sulla velocità indicata in soglia pista (V_{AT}) che è uguale alla velocità di stallo (V_{SO}) moltiplicata per 1.3 o alla velocità di stallo a fattore di carico uguale a 1 (V_{S1g}) moltiplicata per 1.23 nella configurazione di atterraggio alla massa massima certificata all'atterraggio. Se sono disponibili sia la V_{SO} che la V_{S1g} , viene utilizzata la V_{AT} risultante più alta.
- (b) Devono essere utilizzate le categorie di aeromobili specificate nella seguente tabella.

Tabella 1: Categorie di aeromobili corrispondenti a valori di V_{AT}

Categoria di aeromobile	VAT
A	meno di 91 kt
B	da 91 a 120 kt
C	da 121 a 140 kt
D	da 141 a 165 kt
E	da 166 a 210 kt

- (c) La configurazione all'atterraggio che dev'essere presa in considerazione è specificata nel manuale delle operazioni.
- (d) L'operatore può imporre una riduzione della massa all'atterraggio ed utilizzarla per determinare la V_{AT} , previa autorizzazione dell'autorità competente. Tale riduzione della massa all'atterraggio è un valore permanente e pertanto indipendente dalle condizioni variabili delle operazioni giornaliere.

Capo C – Prestazioni degli aeromobili e limitazioni operative

Sezione 1 – Velivoli

Capitolo 1 – Requisiti generali

CAT.POL.A.100 Classi di prestazioni

- (a) Il velivolo deve essere utilizzato conformemente ai requisiti applicabili della classe di prestazioni.
- (b) Nei casi in cui non sia possibile una totale conformità ai requisiti applicabili di questa sezione a causa di specifiche caratteristiche di progettazione, l'operatore applica degli standard approvati sulle prestazioni che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello del capitolo rilevante.

CAT.POL.A.105 Generalità

- (a) La massa del velivolo:
 - (1) all'inizio del decollo; o
 - (2) in caso di ripianificazione in volo, al punto a partire dal quale si applica il nuovo piano di volo operativo,

non deve essere superiore alla massa alla quale i requisiti del capitolo appropriato possono essere soddisfatti per il volo che deve essere effettuato. Si deve tener conto delle previste riduzioni di massa man mano che procede il volo e di scarico rapido di combustibile.

- (b) I dati approvati relativi alle prestazioni contenuti nel manuale di volo del velivolo devono essere utilizzati per determinare la conformità ai requisiti stipulati nel capitolo appropriato, completati, se necessario, da altri dati come prescritto nel relativo capitolo. L'operatore deve specificare gli altri dati nel manuale delle operazioni. Nell'applicazione dei fattori richiesti dal capitolo appropriato, possono essere presi in considerazione tutti i fattori operativi che figurano già nei dati di prestazione del manuale di volo del velivolo, al fine di evitare una doppia applicazione di fattori.
- (c) Si deve tener conto della configurazione del velivolo, delle condizioni ambientali e del funzionamento dei sistemi che possono avere un effetto sfavorevole sulle prestazioni.
- (d) Per il calcolo delle prestazioni, una pista umida può essere considerata asciutta se non si tratta di una pista in erba.

- (e) L'operatore tiene conto della precisione della cartografia nel valutare la conformità ai requisiti per il decollo del capitolo appropriato.

Capitolo 2 – Prestazioni di classe A

CAT.POL.A.200 Generalità

- (a) I dati di prestazione approvati, contenuti nel manuale di volo del velivolo, devono essere completati, ove necessario, da altri dati qualora i dati di prestazione approvati, contenuti nel manuale di volo del velivolo, risultassero insufficienti in relazione ai seguenti elementi:
 - (1) considerazione delle condizioni operative sfavorevoli che è ragionevole prevedere, quali decollo ed atterraggio su piste contaminate; e
 - (2) considerazione di un'avaria motore in tutte le fasi del volo.
- (b) In caso di piste bagnate e contaminate, devono essere utilizzati i dati sulle prestazioni determinati conformemente alle disposizioni applicabili alla certificazione di velivoli di grandi dimensioni o dati equivalenti.
- (c) L'utilizzo di altri dati di cui alla lettera a) e i requisiti equivalenti di cui alla lettera b) devono essere specificati nel manuale delle operazioni.

CAT.POL.A.205 Decollo

- (a) La massa al decollo non deve essere superiore alla massa massima al decollo specificata nel manuale di volo del velivolo, tenuto conto dell'altitudine-pressione e della temperatura ambiente sull'aeroporto di decollo.
- (b) I seguenti requisiti devono essere rispettati per determinare la massa massima autorizzata al decollo:
 - (1) la distanza di accelerazione-arresto non deve essere maggiore della distanza disponibile per accelerazione-arresto (ASDA);
 - (2) la distanza di decollo non deve essere maggiore della distanza disponibile per il decollo, con un prolungamento libero da ostacoli non superiore alla metà della lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA);
 - (3) la corsa di decollo non deve essere superiore alla lunghezza disponibile per la corsa di decollo;
 - (4) un solo valore di V_1 deve essere utilizzato in caso d'interruzione e di continuazione del decollo; e
 - (5) su pista bagnata o contaminata la massa al decollo non deve essere superiore a quella autorizzata per un decollo su pista asciutta effettuato nelle medesime condizioni.

- (c) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni della precedente lettera b), l'operatore deve tenere conto dei seguenti elementi:
- (1) l'altitudine-p pressione sull'aeroporto;
 - (2) la temperatura ambiente sull'aeroporto;
 - (3) lo stato e il tipo di superficie della pista;
 - (4) la pendenza della pista nel senso del decollo;
 - (5) non più del 50 % della componente di vento in prua riportata o non meno del 150 % della componente di vento in coda riportata; e
 - (6) la diminuzione, se del caso, della lunghezza di pista dovuta all'allineamento del velivolo prima del decollo.

CAT.POL.A.210 Separazione dagli ostacoli al decollo

- (a) La traiettoria netta di volo al decollo deve essere determinata in modo tale che il velivolo eviti tutti gli ostacoli con un margine verticale di almeno 35 ft o un margine orizzontale di almeno $90 \text{ m} + 0,125 \times D$, dove D è la distanza orizzontale percorsa dal velivolo dall'estremità della distanza disponibile per il decollo (TODA) o dall'estremità della distanza per il decollo se è prevista una virata prima della fine della TODA. Per velivoli con apertura alare inferiore a 60 m può essere utilizzato un margine orizzontale di separazione dagli ostacoli pari alla metà dell'apertura alare del velivolo più $60 \text{ m} + 0,125 \times D$.
- (b) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni della precedente lettera a):
- (1) si deve tenere conto dei seguenti elementi:
 - (i) la massa del velivolo all'inizio della corsa di decollo;
 - (ii) l'altitudine-p pressione sull'aeroporto;
 - (iii) la temperatura ambiente sull'aeroporto; e
 - (iv) non più del 50 % della componente di vento in prua riportata o non meno del 150 % della componente di vento in coda riportata.
 - (2) Non sono autorizzate deviazioni dalla traiettoria fino a quando non sia stata raggiunta, sulla traiettoria netta di volo al decollo, un'altezza pari a metà dell'apertura alare ma non inferiore a 50 ft al di sopra dell'elevazione dell'estremità della lunghezza disponibile per la corsa di decollo TORA. In seguito, fino ad un'altezza di 400 ft, l'angolo d'inclinazione laterale non può superare 15°. Al di sopra di 400 ft possono essere ammessi angoli di inclinazione laterale superiori a 15° ma non superiori a 25°.

- (3) Qualsiasi parte della traiettoria netta di volo al decollo nella quale il velivolo ha un angolo di inclinazione laterale superiore a 15° deve essere separata dagli ostacoli situati entro la distanza orizzontale specificata alla lettera a), lettera b), punto 6 e punto 7, con un margine verticale di almeno 50 ft.
- (4) Le operazioni nelle quali si applicano angoli di inclinazione laterale aumentati ma non superiori a 20° tra 200 ft e 400 ft o non superiori a 30° sopra i 400 ft vengono svolte conformemente alla norma CAT.POL.A.240.
- (5) Si deve tenere conto dell'effetto dell'angolo di inclinazione laterale sulle velocità operative e sulla traiettoria di volo nonché degli incrementi di distanza derivanti dall'aumento delle velocità operative.
- (6) Nei casi in cui la traiettoria di volo prevista non richieda deviazioni superiori a 15°, non è necessario che l'operatore tenga conto degli ostacoli che hanno una distanza laterale superiore a:
 - (i) 300 m, a condizione che il pilota sia in grado di mantenere la precisione di navigazione richiesta nella zona di presa in considerazione degli ostacoli; o
 - (ii) 600 m, per i voli effettuati in tutte le altre condizioni.
- (7) Nei casi in cui la traiettoria di volo prevista richieda deviazioni superiori a 15°, non è necessario che l'operatore tenga conto degli ostacoli che si trovano ad una distanza laterale superiore a:
 - (i) 600 m, a condizione che il pilota sia in grado di mantenere la precisione di navigazione richiesta nella zona di presa in considerazione degli ostacoli; o
 - (ii) 900 m, per i voli effettuati in tutte le altre condizioni.
- (c) L'operatore stabilisce le procedure di emergenza per soddisfare i requisiti delle lettere a) e b) e per fornire una rotta sicura, evitando gli ostacoli, che permetta al velivolo di rispondere ai requisiti in rotta della norma CAT.POL.A.215 o di atterrare all'aeroporto di partenza o ad un aeroporto alternato al decollo.

CAT.POL.A.215 In rotta – Un motore inoperativo (OEI)

- (a) I dati concernenti la traiettoria netta di volo in rotta con un motore inoperativo indicati nel manuale di volo del velivolo, tenuto conto delle condizioni meteorologiche previste per il volo, devono essere conformi alle lettere b) o c) lungo tutta la rotta. La traiettoria netta di volo deve avere una pendenza positiva a 1 500 ft sull'aeroporto in cui si intende effettuare l'atterraggio dopo l'avaria motore. In condizioni meteorologiche per cui è previsto l'impiego di impianti di protezione contro il ghiaccio, si deve tenere conto dell'effetto del loro uso sulla traiettoria netta di volo.
- (b) La pendenza della traiettoria netta di volo deve essere positiva ad un'altezza di almeno 1 000 ft sul suolo e sugli ostacoli lungo la rotta, per una fascia di 9,3 km (5 nm) su entrambi i lati del percorso previsto.

- (c) La traiettoria netta di volo deve essere tale da consentire al velivolo di continuare il volo dall'altitudine di crociera fino ad un aeroporto su cui possa effettuare un atterraggio conformemente alla norma CAT.POL.A.225 o CAT.POL.A.230, a seconda dei casi. La traiettoria netta di volo deve essere tale da consentire al velivolo di sorvolare con un margine verticale di almeno 2 000 ft il suolo e gli ostacoli presenti lungo la rotta per una fascia di 9,3 km (5 NM) su entrambi i lati del percorso previsto conformemente ai seguenti punti:
- (1) si prevede che l'avaria motore avvenga nel punto più critico della rotta;
 - (2) si tiene conto dell'effetto del vento lungo la rotta;
 - (3) lo scarico del combustibile è autorizzato in misura tale da consentire al velivolo di raggiungere l'aeroporto con le riserve richieste, a condizione che venga seguita una procedura sicura; e
 - (4) l'aeroporto nel quale il velivolo intende atterrare dopo l'avaria motore deve essere conforme ai seguenti criteri:
 - (i) sono rispettati i requisiti di prestazioni di massa prevista all'atterraggio; e
 - (ii) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche e le informazioni sullo stato della pista indicano che il velivolo può atterrare con sicurezza all'ora prevista.
- (d) L'operatore deve aumentare i margini di larghezza di cui alle precedenti lettere (b) e (c) fino a 18,5 km (10 NM) se la precisione di navigazione non è almeno uguale alle prestazioni di navigazione richieste 5 (RNP 5).

CAT.POL.A.220 In rotta – Velivoli con tre o più motori, due motori inoperativi

- (a) In nessun punto della rotta prevista un velivolo con tre o più motori deve trovarsi a più di 90 minuti di distanza, alla velocità di crociera di massima autonomia chilometrica con tutti i motori funzionanti ad una temperatura standard in aria calma, da un aeroporto in cui siano soddisfatti i requisiti di prestazioni applicabili alla massa prevista all'atterraggio, a meno che soddisfi i requisiti delle lettere da b) a f).
- (b) I dati relativi alla traiettoria netta di volo in rotta con due motori inoperativi devono consentire al velivolo di continuare il volo, nelle condizioni meteorologiche previste, dal punto in cui si suppone che due motori diventino inoperativi simultaneamente fino ad un aeroporto dove può atterrare e fermarsi completamente applicando la procedura prescritta per un atterraggio con due motori inoperativi. La traiettoria netta di volo deve rispettare un margine verticale di almeno 2 000 ft sul suolo e sugli ostacoli lungo la rotta, per una fascia di 9,3 km (5 NM) su entrambi i lati del percorso previsto. Ad altitudini ed in condizioni meteorologiche per cui è previsto l'impiego di impianti di protezione contro il ghiaccio, si deve tenere conto dell'effetto del loro uso sui dati relativi alla traiettoria netta di volo. Se la precisione di navigazione non soddisfa almeno RNP5, l'operatore deve aumentare i margini di larghezza di cui sopra fino a 18,5 km (10 NM).
- (c) L'avaria di due motori è assunta nel punto più critico di quel tratto della rotta nel quale il velivolo dista più di 90 minuti, alla velocità di crociera di massima autonomia chilometrica

con tutti i motori funzionanti a temperatura standard in aria calma, da un aeroporto in cui siano soddisfatti i requisiti di prestazioni applicabili alla massa prevista all'atterraggio.

- (d) La traiettoria netta di volo deve avere una pendenza positiva a 1 500 ft sull'aeroporto in cui si intende effettuare l'atterraggio dopo l'avaria di due motori.
- (e) Lo scarico del combustibile è autorizzato in misura tale da consentire al velivolo di raggiungere l'aeroporto con le riserve di combustibile richieste, a condizione che venga seguita una procedura sicura.
- (f) La massa prevista del velivolo al punto in cui si suppone che i due motori diventino inoperativi non deve essere inferiore a quella comprendente il combustibile necessario per procedere fino all'aeroporto dove si intende atterrare, da raggiungere ad una quota non inferiore a 1 500 ft al di sopra della zona di atterraggio e poi volare livellati per ulteriori 15 minuti.

CAT.POL.A.225 Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati

- (a) La massa del velivolo all'atterraggio, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.105, lettera a), non deve essere superiore alla massa massima all'atterraggio specificata per l'altitudine e la temperatura ambiente prevista all'ora stimata per l'atterraggio sull'aeroporto di destinazione e su quello alternato.

CAT.POL.A.230 Atterraggio – Piste asciutte

- (a) La massa del velivolo all'atterraggio, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.105, lettera a), per l'ora stimata per l'atterraggio all'aeroporto di destinazione e a qualsiasi aeroporto alternato, deve permettere di effettuare un atterraggio con arresto completo del velivolo a partire da 50 ft al di sopra della soglia pista:
 - (1) entro il 60 % della distanza di atterraggio disponibile (LDA), per i velivoli a turbogetto; e
 - (2) entro il 70 % della distanza di atterraggio disponibile (LDA), per i velivoli a turboelica.
- (b) Nel quadro delle procedure d'avvicinamento ripido, l'operatore può autorizzare l'uso di una distanza di atterraggio fattorizzata conformemente alla lettera a), basata su un'altezza limite di separazione verticale (screen height) inferiore a 60 ft ma non inferiore a 35 ft e deve soddisfare la norma CAT.POL.A.245.
- (c) Per le operazioni di atterraggio corto, l'operatore può autorizzare l'uso di una distanza di atterraggio fattorizzata conformemente alla lettera a) e deve soddisfare la norma CAT.POL.A.250.
- (d) Nel determinare la massa all'atterraggio, l'operatore deve tenere conto dei seguenti elementi:
 - (1) l'altitudine dell'aeroporto;

- (2) non più del 50 % della componente di vento in prua riportata o non meno del 150 % della componente di vento in coda; e
 - (3) la pendenza della pista nel senso dell'atterraggio se superiore a \pm il 2 %.
- (e) Per poter far partire il velivolo, si deve assumere che:
- (1) il velivolo atterrerà sulla pista più favorevole in condizioni di aria calma; e
 - (2) il velivolo atterrerà sulla pista che molto probabilmente sarà assegnata tenuto conto della probabile direzione e velocità del vento, delle caratteristiche di movimento a terra del velivolo e di altre condizioni, quali l'assistenza all'atterraggio e il tipo di terreno.
- (f) Qualora l'operatore non sia in grado di conformarsi alla lettera e), punto 1, nel caso di un aeroporto di destinazione fornito di una sola pista dove l'atterraggio dipenda da una specifica componente di vento, il velivolo può essere fatto partire a condizione che siano designati due aeroporti alternati che permettono di conformarsi pienamente alle disposizioni delle precedenti lettere da a) a e). Prima di iniziare un avvicinamento per l'atterraggio all'aeroporto di destinazione il comandante deve assicurarsi che l'atterraggio possa essere eseguito nel completo rispetto dei requisiti delle lettere da a) a d) e della norma CAT.POL.A.225.
- (g) Qualora l'operatore non sia in grado di conformarsi alla lettera e), punto 2, per quanto riguarda l'aeroporto di destinazione, il velivolo può essere fatto partire a condizione che l'aeroporto alternato designato permetta di conformarsi pienamente alle disposizioni delle lettere da a) a e).

CAT.POL.A.235 Atterraggio – Piste bagnate e contaminate

- (a) Quando le pertinenti osservazioni e/o previsioni meteorologiche indicano che la pista all'ora di arrivo stimata può essere bagnata, la distanza di atterraggio disponibile deve essere almeno pari al 115 % della distanza di atterraggio richiesta, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.230.
- (b) Quando le pertinenti osservazioni e/o previsioni meteorologiche indicano che la pista all'ora di arrivo stimata può essere contaminata, la distanza di atterraggio disponibile deve essere almeno pari alla distanza di atterraggio, determinata conformemente alla precedente lettera a), o almeno pari al 115 % della distanza di atterraggio determinata in base a dati approvati o a dati equivalenti relativi alla distanza di atterraggio su piste contaminate, a seconda di quale delle due è maggiore. L'operatore deve specificare nel manuale delle operazioni se si devono applicare i dati equivalenti relativi alla distanza di atterraggio.
- (c) Può essere utilizzata, su una pista bagnata, una distanza di atterraggio più corta di quella prevista alla precedente lettera a), ma non inferiore a quella richiesta dalla norma CAT.POL.A.230, lettera a), a condizione che il manuale di volo del velivolo contenga informazioni supplementari specifiche sulle distanze di atterraggio su piste bagnate.
- (d) Può essere utilizzata, su una pista contaminata specialmente preparata, una distanza di atterraggio più corta di quella prevista alla precedente lettera b), ma non inferiore a quella

richiesta dalla norma CAT.POL.A.230, lettera a), a condizione che il manuale di volo del velivolo contenga informazioni supplementari specifiche sulle distanze di atterraggio su piste contaminate.

- (e) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni delle precedenti lettere b), c) e d), si applicano i criteri della norma CAT.POL.A.230, salvo la lettera a) della norma CAT.POL.A.230 che non si applica alla precedente lettera b).

CAT.POL.A.240 Approvazione di operazioni con angoli di inclinazione laterale più elevati

- (a) Le operazioni con angoli di inclinazione laterale più elevati richiedono previa approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) Per poter ottenere l'approvazione, l'operatore deve fornire evidenza del soddisfacimento delle seguenti condizioni:
 - (1) il manuale di volo del velivolo deve contenere dati approvati relativi al necessario aumento della velocità operativa e dati che consentano di costruire la traiettoria di volo tenendo conto dell'aumento degli angoli di inclinazione e delle velocità;
 - (2) deve essere disponibile una guida visiva ai fini di una navigazione precisa;
 - (3) i minimi meteorologici e le limitazioni di vento devono essere specificati per ogni pista; e
 - (4) l'equipaggio di condotta deve avere una conoscenza adeguata della rotta e delle procedure da utilizzare conformemente alla norma ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Approvazione delle operazioni di avvicinamento ripido

- (a) Le operazioni di avvicinamento ripido con angoli di discesa di 4,5° o più e con altezze limite di separazione verticale (screen height) comprese tra 35 ft e 60 ft richiedono la previa approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) Per poter ottenere l'approvazione, l'operatore deve fornire evidenza del soddisfacimento delle seguenti condizioni:
 - (1) il manuale di volo del velivolo deve specificare l'angolo di discesa massimo approvato, qualsiasi altra limitazione, le procedure normali, non normali o di emergenza per l'avvicinamento ripido nonché gli emendamenti ai dati di lunghezza di pista, in caso di utilizzazione di criteri di avvicinamento ripido;
 - (2) in ogni aeroporto in cui devono essere effettuate procedure di avvicinamento ripido:
 - (i) deve essere disponibile un sistema di riferimento di sentiero di discesa che comprenda almeno un sistema indicatore di discesa visivo;
 - (ii) i minimi meteorologici devono essere specificati; e
 - (iii) si deve tenere conto dei seguenti elementi:

- (A) posizione degli ostacoli;
- (B) tipi di riferimento di sentiero di discesa e di guida pista;
- (C) riferimento visivo minimo richiesto alla DH e alla MDA;
- (D) equipaggiamenti disponibili a bordo;
- (E) qualificazione del pilota e familiarizzazione speciale con l'aeroporto;
- (F) procedure e limitazioni contenute nel manuale di volo del velivolo; e
- (G) criteri di mancato avvicinamento.

CAT.POL.A.250 Approvazione delle operazioni di atterraggio corto

- (a) Le operazioni di atterraggio corto necessitano di previa approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) Per poter ottenere l'approvazione, l'operatore deve fornire evidenza del soddisfacimento delle seguenti condizioni:
 - (1) la distanza utilizzata per il calcolo della massa consentita all'atterraggio può essere costituita dalla lunghezza utilizzabile della zona di sicurezza dichiarata più la distanza di atterraggio dichiarata disponibile;
 - (2) lo Stato dell'aeroporto ha determinato un interesse pubblico e una necessità operativa per una procedura di questo tipo, a causa della lontananza dell'aeroporto o delle limitazioni fisiche relative ad un allungamento della pista;
 - (3) la distanza verticale tra la traiettoria dell'occhio del pilota e la traiettoria della parte più bassa delle ruote, con il velivolo stabilizzato sul sentiero di discesa normale, non deve essere superiore a 3 metri;
 - (4) i minimi di visibilità/RVR non devono essere inferiore a 1 500 m e le limitazioni di vento devono essere specificate nel manuale delle operazioni;
 - (5) l'esperienza minima del pilota, le esigenze di addestramento e la familiarizzazione speciale con l'aeroporto devono essere specificate e soddisfatte;
 - (6) l'altezza di attraversamento al di sopra dell'inizio della lunghezza utilizzabile della zona di sicurezza dichiarata deve essere di 50 ft;
 - (7) l'uso della zona di sicurezza dichiarata deve essere approvato dallo Stato dell'aeroporto;
 - (8) la lunghezza utilizzabile della zona di sicurezza dichiarata non deve essere superiore a 90 metri;

- (9) la larghezza della zona di sicurezza dichiarata non deve essere inferiore al doppio della larghezza della pista o al doppio dell'apertura alare, a seconda di quale delle due è maggiore, centrata sull'asse della pista prolungata;
- (10) la zona di sicurezza dichiarata deve essere libera da ostacoli o da buche che potrebbero rappresentare un pericolo per un velivolo che effettua un atterraggio corto e non è ammesso alcun oggetto mobile all'interno della zona di sicurezza dichiarata mentre la pista è utilizzata per operazioni di atterraggio corto;
- (11) la pendenza della zona di sicurezza dichiarata non deve essere superiore al 5 % verso l'alto e al 2 % verso il basso nel senso dell'atterraggio; e
- (12) condizioni supplementari, se specificate dall'autorità competente, tenendo conto delle caratteristiche del tipo di velivolo, delle caratteristiche orografiche della zona di avvicinamento, degli aiuti disponibili per l'avvicinamento e delle considerazioni relative a mancato avvicinamento/mancato atterraggio.

Capitolo 3 – Prestazioni di classe B

CAT.POL.A.300 Generalità

- (a) L'operatore non utilizza un velivolo monomotore:
 - (1) di notte; o
 - (2) in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC), salvo in caso di regole speciali di volo a vista (VFR Speciale).
- (b) L'operatore tratta i velivoli bimotores che non rispondono ai requisiti di salita della norma CAT.POL.A.340 alla stessa stregua dei velivoli monomotore.

CAT.POL.A.305 Decollo

- (a) La massa al decollo non deve essere superiore alla massa massima al decollo specificata nel manuale di volo del velivolo, tenuto conto dell'altitudine-pressione e della temperatura ambiente sull'aeroporto di decollo.
- (b) La distanza di decollo non fattorizzata specificata nel manuale di volo del velivolo non deve superare:
 - (1) moltiplicata per 1,25, la lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA); o
 - (2) nel caso in cui siano disponibili la zona d'arresto e/o il prolungamento di pista libero da ostacoli:
 - (i) la lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA);
 - (ii) moltiplicata per 1,15, la distanza disponibile per il decollo (TODA); o
 - (iii) moltiplicata per 1,3, la distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA).
- (c) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni della precedente lettera b), l'operatore deve tenere conto dei seguenti elementi:
 - (1) la massa del velivolo all'inizio della corsa di decollo;
 - (2) l'altitudine-pressione sull'aeroporto;
 - (3) la temperatura ambiente sull'aeroporto;
 - (4) lo stato e il tipo di superficie della pista;
 - (5) la pendenza della pista nel senso del decollo; e

- (6) non più del 50 % della componente di vento in prua riportata o non meno del 150 % della componente di vento in coda riportata.

CAT.POL.A.310 Separazione dagli ostacoli al decollo – Velivoli plurimotore

- (a) La traiettoria di volo al decollo di velivoli con due o più motori deve essere determinata in un modo tale che il velivolo eviti tutti gli ostacoli con un margine verticale di almeno 50 ft o un margine orizzontale di almeno $90\text{ m} + 0,125 \times D$, dove D è la distanza orizzontale percorsa dal velivolo dall'estremità della distanza disponibile per il decollo o dall'estremità della distanza per il decollo se è prevista una virata prima dell'estremità della distanza disponibile per il decollo, salvo nel quadro delle disposizioni delle seguenti lettere b) e c). Per i velivoli con apertura alare inferiore a 60 m può essere utilizzato un margine orizzontale di separazione dagli ostacoli pari alla metà dell'apertura alare del velivolo più $60\text{ m} + 0,125 \times D$. Si deve supporre che:
- (1) la traiettoria di volo al decollo cominci ad un'altezza di 50 ft da terra all'estremità della distanza di decollo richiesta dalla norma CAT.POL.A.305, lettera b), e termini ad un'altezza di 1 500 ft da terra;
 - (2) il velivolo non sia inclinato prima di avere raggiunto un'altezza di 50 ft da terra e in seguito l'angolo d'inclinazione laterale non superi 15° ;
 - (3) l'avaria del motore critico avvenga nel punto della traiettoria di decollo con tutti i motori operativi in cui si prevede di perdere il riferimento visivo che permette di evitare gli ostacoli;
 - (4) la pendenza della traiettoria di volo al decollo da 50 ft fino all'altezza presunta dell'avaria motore sia pari alla pendenza media con tutti i motori funzionanti durante la salita e la transizione alla configurazione di rotta, moltiplicata per 0,77; e
 - (5) la pendenza della traiettoria di decollo dall'altezza raggiunta conformemente alla lettera a), punto 4, fino all'estremità della traiettoria di decollo sia pari alla pendenza di salita in rotta con un motore inoperativo specificata nel manuale di volo del velivolo.
- (b) Nei casi in cui la traiettoria di volo prevista non richieda deviazioni superiori a 15° , non è necessario che l'operatore tenga conto degli ostacoli che hanno una distanza laterale superiore a:
- (1) 300 m, se il volo è condotto in condizioni che permettono una navigazione a vista o se possono essere utilizzati dal pilota aiuti alla navigazione tali da mantenere la traiettoria di volo prevista con la stessa precisione; o
 - (2) 600 m, per i voli effettuati in tutte le altre condizioni.
- (c) Nei casi in cui la traiettoria di volo prevista richieda deviazioni superiori a 15° , non è necessario che l'operatore tenga conto degli ostacoli che si trovano ad una distanza laterale superiore a:
- (1) 600 m, per i voli effettuati in condizioni che permettono una navigazione a vista; o

- (2) 900 m, per i voli effettuati in tutte le altre condizioni.
- (d) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni delle precedenti lettere da a) a c), l'operatore deve tenere conto dei seguenti elementi:
 - (1) la massa del velivolo all'inizio della corsa di decollo;
 - (2) l'altitudine-p pressione sull'aeroporto;
 - (3) la temperatura ambiente sull'aeroporto; e
 - (4) non più del 50 % della componente di vento in prua riportata o non meno del 150 % della componente di vento in coda riportata.

CAT.POL.A.315 In rotta – Velivoli plurimotore

- (a) Il velivolo, nelle condizioni meteorologiche previste per il volo e in caso di avaria ad un motore, con i rimanenti motori operanti nelle condizioni specificate di potenza massima continuativa, deve poter continuare il volo ad un'altezza pari o superiore alle relative altezze minime di sicurezza specificate nel manuale delle operazioni, fino ad un punto situato a 1 000 ft al di sopra di un aeroporto in cui possono essere soddisfatti i requisiti di prestazioni.
- (b) Si deve assumere che, al punto in cui si verifica l'avaria motore:
 - (1) il velivolo non stia volando ad un'altitudine superiore a quella in cui la velocità ascensionale è di 300 ft/min con tutti i motori funzionanti nelle condizioni specificate di potenza massima continua; e
 - (2) la pendenza di discesa o di salita, a seconda dei casi, presunta in rotta con un motore inoperativo deve essere pari alla pendenza lorda rispettivamente aumentata o diminuita dello 0,5 %.

CAT.POL.A.320 In rotta – Velivoli monomotore

- (a) Il velivolo, nelle condizioni meteorologiche previste per il volo e in caso di avaria del motore, deve essere in grado di raggiungere un sito dove possa essere compiuto un atterraggio forzato in sicurezza.
- (b) Si deve assumere che, al punto in cui si verifica l'avaria motore:
 - (1) il velivolo non stia volando ad un'altitudine superiore a quella in cui la velocità ascensionale è di 300 ft/min con il motore operativo nelle condizioni specificate di potenza massima continua; e
 - (2) la pendenza presunta in rotta deve essere pari alla pendenza lorda di discesa aumentata dello 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati

La massa del velivolo all'atterraggio, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.105, lettera a), non deve essere superiore alla massa massima all'atterraggio specificata per l'altitudine e la temperatura ambiente prevista all'ora stimata per l'atterraggio sull'aeroporto di destinazione e su quello alternato.

CAT.POL.A.330 Atterraggio – Pista asciutta

- (a) La massa del velivolo all'atterraggio, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.105, lettera a), per l'ora di atterraggio prevista all'aeroporto di destinazione e a qualsiasi aeroporto alternato, deve permettere di effettuare un atterraggio con arresto completo del velivolo a partire da 50 ft al di sopra della soglia pista, entro il 70 % della distanza di atterraggio disponibile, tenendo conto dei seguenti fattori:
- (1) l'altitudine dell'aeroporto;
 - (2) non più del 50 % della componente di vento in prua o non meno del 150 % della componente di vento in coda;
 - (3) lo stato e il tipo della superficie della pista; e
 - (4) la pendenza della pista nel senso dell'atterraggio.
- (b) Nel quadro delle procedure d'avvicinamento ripido, l'operatore può autorizzare l'uso di una distanza di atterraggio fattorizzata conformemente alla lettera a), basata su un'altezza limite di separazione verticale (screen height) inferiore a 60 ft ma non inferiore a 35 ft e deve soddisfare la norma CAT.POL.A.345.
- (c) Per le operazioni di atterraggio corto, l'operatore può autorizzare l'uso di una distanza di atterraggio fattorizzata conformemente alla lettera a) e deve soddisfare la norma CAT.POL.A.350.
- (d) Affinché un velivolo possa essere fatto partire conformemente alle precedenti lettere da a) a c), si deve presumere che:
- (1) il velivolo atterrerà sulla pista più favorevole in condizioni di aria calma; e
 - (2) il velivolo atterrerà sulla pista che molto probabilmente sarà assegnata tenuto conto della probabile direzione e velocità del vento, delle caratteristiche di movimento a terra del velivolo e di altre condizioni, quali l'assistenza all'atterraggio e il tipo di terreno.
- (e) Qualora l'operatore non sia in grado di conformarsi alla precedente lettera d), punto 2, per quanto riguarda l'aeroporto di destinazione, il velivolo può essere fatto partire a condizione che l'aeroporto alternato designato permetta di conformarsi pienamente alle precedenti lettere da a) a d).

CAT.POL.A.335 Atterraggio – Piste bagnate e contaminate

- (a) Quando le pertinenti osservazioni e/o previsioni meteorologiche indicano che la pista all'ora di arrivo stimata può essere bagnata, la distanza di atterraggio disponibile deve essere pari o superiore alla distanza di atterraggio richiesta, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.330, moltiplicata per 1,15.
- (b) Quando le pertinenti osservazioni e/o previsioni meteorologiche indicano che la pista all'ora di arrivo stimata può essere contaminata, la distanza di atterraggio non deve superare la distanza di atterraggio disponibile. L'operatore deve specificare nel manuale delle operazioni la distanza di atterraggio che deve essere utilizzata.
- (c) Può essere utilizzata, su una pista bagnata, una distanza di atterraggio più corta di quella prevista alla precedente lettera a), ma non inferiore a quella richiesta dalla norma CAT.POL.A.330, lettera a), a condizione che il manuale di volo del velivolo contenga informazioni supplementari specifiche sulle distanze di atterraggio su piste bagnate.

CAT.POL.A.340 Requisiti di salita dopo il decollo e salita in atterraggio (landing climb)

L'operatore di un velivolo bimotore deve soddisfare i seguenti requisiti di salita dopo il decollo e salita in atterraggio.

- (a) Salita dopo il decollo
 - (1) Tutti i motori operativi
 - (i) La pendenza di salita stabilizzata dopo il decollo deve essere almeno del 4 % con:
 - (A) la potenza di decollo su ciascun motore;
 - (B) il carrello d'atterraggio esteso, salvo se tale carrello possa essere retratto in meno di 7 secondi nel qual caso si può ipotizzare che il carrello sia retratto;
 - (C) gli ipersostentatori alari in posizione di decollo; e
 - (D) una velocità di salita non inferiore al maggiore dei seguenti valori: 1,1 V_{MC} (velocità minima di controllo al suolo o in prossimità di esso) e 1,2 V_{S1} (velocità di stallo o velocità minima in volo stazionario in configurazione di atterraggio).
 - (2) Un motore inoperativo
 - (i) La pendenza di salita stabilizzata ad un'altitudine di 400 ft al di sopra dell'area di decollo deve essere misurabile e positiva con:
 - (A) il motore critico inoperativo e la sua elica in posizione di minima resistenza;

- (B) il rimanente motore alla potenza di decollo;
 - (C) il carrello retratto;
 - (D) gli ipersostentatori alari in posizione di decollo; e
 - (E) una velocità di salita uguale alla velocità raggiunta a 50 ft.
- (ii) La pendenza di salita stabilizzata non deve essere inferiore allo 0,75 % ad un'altitudine di 1 500 ft al di sopra dell'area di decollo con:
- (A) il motore critico inoperativo e la sua elica in posizione di minima resistenza;
 - (B) il rimanente motore a non più della potenza massima continua;
 - (C) il carrello retratto;
 - (D) gli ipersostentatori alari retratti; e
 - (E) una velocità di salita non inferiore a $1,2 V_{S1}$.
- (b) Salita in atterraggio (landing climb)
- (1) Tutti i motori operativi
- (i) La pendenza di salita stabilizzata deve essere almeno del 2,5 % con:
- (A) una potenza o spinta non superiore a quella disponibile 8 secondi dopo l'inizio dell'azione sulle manette partendo dalla posizione di minimo in volo;
 - (B) il carrello esteso;
 - (C) gli ipersostentatori alari in posizione di atterraggio; e
 - (D) una velocità di salita uguale alla V_{REF} (velocità di atterraggio di riferimento).
- (2) Un motore inoperativo
- (i) La pendenza di salita stabilizzata non deve essere inferiore allo 0,75 % ad un'altitudine di 1 500 ft al di sopra dell'area di atterraggio con:
- (A) il motore critico inoperativo e la sua elica in posizione di minima resistenza;
 - (B) il rimanente motore a non più della potenza massima continua;
 - (C) il carrello retratto;
 - (D) gli ipersostentatori alari retratti; e

- (E) una velocità di salita non inferiore a $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Approvazione delle operazioni di avvicinamento ripido

- (a) Le operazioni di avvicinamento ripido con angoli di discesa di $4,5^\circ$ o più e con altezze limite di separazione verticale (screen height) comprese tra 35 ft e 60 ft richiedono la previa approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) Per poter ottenere l'approvazione, l'operatore deve fornire evidenza del soddisfacimento delle seguenti condizioni:
- (1) il manuale di volo del velivolo deve specificare l'angolo di discesa massimo approvato, qualsiasi altra limitazione, le procedure normali, non normali o di emergenza per l'avvicinamento ripido nonché gli emendamenti ai dati di lunghezza di pista, in caso di utilizzazione di criteri di avvicinamento ripido; e
 - (2) in ogni aeroporto in cui devono essere effettuate procedure di avvicinamento ripido:
 - (i) deve essere disponibile un sistema di riferimento di sentiero di discesa che comprenda almeno un sistema indicatore di discesa visivo;
 - (ii) i minimi meteorologici devono essere specificati; e
 - (iii) si deve tenere conto dei seguenti elementi:
 - (A) posizione degli ostacoli;
 - (B) tipi di riferimento di sentiero di discesa e di guida pista;
 - (C) riferimenti visivi minimi richiesti alla DH e alla MDA;
 - (D) equipaggiamenti disponibili a bordo;
 - (E) qualificazione del pilota e familiarizzazione speciale con l'aeroporto;
 - (F) procedure e limitazioni contenute nel manuale di volo del velivolo; e
 - (G) criteri di mancato avvicinamento.

CAT.POL.A.350 Approvazione delle operazioni di atterraggio corto

- (a) Le operazioni di atterraggio corto necessitano di previa approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) Per poter ottenere l'approvazione, l'operatore deve fornire evidenza del soddisfacimento delle seguenti condizioni:
- (1) la distanza utilizzata per il calcolo della massa consentita all'atterraggio può essere costituita dalla lunghezza utilizzabile della zona di sicurezza dichiarata più la distanza di atterraggio dichiarata disponibile;

- (2) l'uso della zona di sicurezza dichiarata deve essere approvato dallo Stato dell'aeroporto;
- (3) la zona di sicurezza dichiarata deve essere libera da ostacoli o da buche che potrebbero rappresentare un pericolo per un velivolo che effettua un atterraggio corto e non è ammesso alcun oggetto mobile all'interno della zona di sicurezza dichiarata mentre la pista è utilizzata per operazioni di atterraggio corto;
- (4) la pendenza della zona di sicurezza dichiarata non deve essere superiore al 5 % verso l'alto e al 2 % verso il basso nel senso dell'atterraggio;
- (5) la lunghezza utilizzabile della zona di sicurezza dichiarata non deve essere superiore a 90 metri;
- (6) la larghezza della zona di sicurezza dichiarata non deve essere inferiore al doppio della larghezza della pista, centrata sull'asse della pista prolungata;
- (7) l'altezza di attraversamento al di sopra dell'inizio della lunghezza utilizzabile della zona di sicurezza dichiarata deve essere non inferiore a 50 ft;
- (8) devono essere specificati i minimi meteorologici per ogni pista da utilizzare e non devono essere inferiori del maggiore tra i minimi VFR o NPA;
- (9) l'esperienza minima del pilota, le esigenze di addestramento e la familiarizzazione speciale con l'aeroporto devono essere specificate e soddisfatte;
- (10) condizioni supplementari, se specificate dall'autorità competente, tenendo conto delle caratteristiche del tipo di velivolo, delle caratteristiche orografiche della zona di avvicinamento, degli aiuti disponibili per l'avvicinamento e delle considerazioni relative a mancato avvicinamento/mancato atterraggio.

Capitolo 4 – Prestazioni di classe C

CAT.POL.A.400 Decollo

- (a) La massa al decollo non deve essere superiore alla massa massima al decollo specificata nel manuale di volo del velivolo, tenuto conto dell'altitudine-pressione e della temperatura ambiente sull'aeroporto di decollo.
- (b) Per i velivoli il cui manuale di volo contiene dati relativi alle lunghezze pista al decollo che non tengono conto di un'avaria motore, la distanza a partire dall'inizio della corsa di decollo necessaria al velivolo per raggiungere un'altezza di 50 ft sopra la superficie con tutti i motori operativi nelle condizioni specificate di potenza massima al decollo, moltiplicata per un fattore di:
- (1) 1,33 per i velivoli bimotore;
 - (2) 1,25 per i velivoli trimotore; o
 - (3) 1,18 per i velivoli quadrimotore,
- non deve essere superiore alla lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA) sull'aeroporto dal quale si deve decollare.
- (c) Per i velivoli il cui manuale di volo contiene dati relativi alle lunghezze pista al decollo che tengono conto di un'avaria motore, i seguenti requisiti devono essere rispettati conformemente alle specifiche del manuale di volo:
- (1) la distanza di accelerazione-arresto non deve essere maggiore della distanza disponibile per accelerazione-arresto;
 - (2) la distanza di decollo non deve essere maggiore della distanza disponibile per il decollo (TODA), con un prolungamento libero da ostacoli non superiore alla metà della lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA);
 - (3) la corsa di decollo non deve essere superiore alla lunghezza disponibile per la corsa di decollo;
 - (4) un solo valore di V_1 deve essere utilizzato in caso d'interruzione e di continuazione del decollo; e
 - (5) su pista bagnata o contaminata la massa al decollo non deve essere superiore a quella autorizzata per un decollo su pista asciutta effettuato nelle medesime condizioni.
- (d) Si deve tenere conto dei seguenti elementi:
- (1) l'altitudine-pressione sull'aeroporto;
 - (2) la temperatura ambiente sull'aeroporto;

- (3) lo stato e il tipo di superficie della pista;
- (4) la pendenza della pista nel senso del decollo;
- (5) non più del 50 % della componente di vento in prua riportata o non meno del 150 % della componente di vento in coda riportata; e
- (6) la diminuzione, se del caso, della lunghezza di pista dovuta all'allineamento del velivolo prima del decollo.

CAT.POL.A.405 Separazione dagli ostacoli al decollo

- (a) La traiettoria di volo in decollo con un motore inoperativo deve essere determinata in modo tale che il velivolo eviti tutti gli ostacoli con un margine verticale di almeno 50 ft + $0,01 \times D$ o un margine orizzontale di almeno 90 m + $0,125 \times D$, dove D è la distanza orizzontale percorsa dal velivolo dall'estremità della distanza disponibile per il decollo. Per velivoli con apertura alare inferiore a 60 m può essere utilizzato un margine orizzontale di separazione dagli ostacoli pari alla metà dell'apertura alare del velivolo più $60 \text{ m} + 0,125 \times D$.
- (b) La traiettoria di volo al decollo deve cominciare ad un'altezza di 50 ft da terra all'estremità della distanza di decollo richiesta dalla norma CAT.POL.A.405, lettera b) o c), a seconda dei casi, e terminare ad un'altezza di 1 500 ft da terra.
- (c) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni della precedente lettera a), si deve tener conto dei seguenti elementi:
 - (1) la massa del velivolo all'inizio della corsa di decollo;
 - (2) l'altitudine-pressione sull'aeroporto;
 - (3) la temperatura ambiente sull'aeroporto; e
 - (4) non più del 50 % della componente di vento in prua riportata o non meno del 150 % della componente di vento in coda riportata.
- (d) Non devono essere autorizzate deviazioni dalla traiettoria fino al punto della traiettoria di decollo in cui sia stata raggiunta un'altezza di 50 ft da terra. In seguito, fino ad un'altezza di 400 ft, l'angolo d'inclinazione laterale non può superare 15°. Al di sopra di 400 ft possono essere ammessi angoli di inclinazione laterale superiori a 15° ma non superiori a 25°. Si deve tenere conto dell'effetto dell'angolo di inclinazione laterale sulle velocità operative e sulla traiettoria di volo nonché degli incrementi di distanza derivanti dall'aumento delle velocità operative.
- (e) Nei casi che non richiedano deviazioni di traiettoria superiori a 15°, non è necessario che l'operatore tenga conto degli ostacoli che si trovano ad una distanza laterale superiore a:
 - (1) 300 m, a condizione che il pilota sia in grado di mantenere la precisione di navigazione richiesta nella zona di presa in considerazione degli ostacoli; o

- (2) 600 m, per i voli effettuati in tutte le altre condizioni.
- (f) Nei casi che richiedano deviazioni di traiettoria superiori a 15°, non è necessario che l'operatore tenga conto degli ostacoli che si trovano ad una distanza laterale superiore a:
 - (1) 600 m, a condizione che il pilota sia in grado di mantenere la precisione di navigazione richiesta nella zona di presa in considerazione degli ostacoli; o
 - (2) 900 m, per i voli effettuati in tutte le altre condizioni.
- (g) L'operatore stabilisce le procedure di emergenza per soddisfare i requisiti delle lettere da a) a f) e per fornire una rotta sicura, evitando gli ostacoli, che permetta al velivolo di rispondere ai requisiti in rotta della norma CAT.POL.A.410 o di atterrare all'aeroporto di partenza o ad un aeroporto alternato al decollo.

CAT.POL.A.410 In rotta – Tutti i motori operativi

- (a) Nelle condizioni meteorologiche previste per il volo, il velivolo deve essere in grado, in qualsiasi punto della rotta normale o della rotta di deviazione prevista, di raggiungere una velocità ascensionale di almeno 300 ft/min con tutti i motori operanti nelle condizioni specificate di potenza massima continua:
 - (1) alle altitudini minime di sicurezza in ciascun tratto della rotta da percorrere o di tutte le eventuali deviazioni da tale rotta specificate nel manuale delle operazioni relativo al velivolo o calcolate in base alle informazioni contenute nel suddetto manuale; e
 - (2) alle altitudini minime richieste per conformarsi ai requisiti delle norme CAT.POL.A.415 e 420, a seconda dei casi.

CAT.POL.A.415 In rotta – Un motore inoperativo

- (a) Nelle condizioni meteorologiche previste per il volo e nel caso in cui uno qualsiasi dei motori diventi inoperativo in un punto qualunque della rotta normale o della rotta di deviazione prevista e l'altro motore o gli altri motori funzionino nelle condizioni specificate di potenza massima continua, il velivolo deve essere in grado di continuare il volo dall'altitudine di crociera fino ad un aeroporto in cui può essere effettuato un atterraggio conformemente alla norma CAT.POL.A.430 o CAT.POL.A.435, a seconda dei casi. Il velivolo deve superare gli ostacoli situati entro 9,3 km (5 NM) da entrambe le parti della rotta prevista con un margine verticale di almeno:
 - (1) 1 000 ft quando la velocità ascensionale è uguale o superiore a zero; o
 - (2) 2 000 ft quando la velocità ascensionale è inferiore a zero.
- (b) La traiettoria di volo deve avere una pendenza positiva ad un'altitudine di 450 m (1 500 ft) sopra l'aeroporto dove si assume di dover effettuare l'atterraggio dopo l'avaria di un motore.

- (c) La velocità ascensionale disponibile del velivolo deve essere inferiore di 150 ft/min alla velocità ascensionale lorda specificata.
- (d) I margini di larghezza di cui alla precedente lettera a) devono essere aumentati fino a 18,5 km (10 NM) se la precisione di navigazione non soddisfa almeno RNP5.
- (e) Lo scarico del combustibile è autorizzato in misura tale da consentire al velivolo di raggiungere l'aeroporto con le riserve di combustibile richieste, a condizione che venga seguita una procedura sicura.

CAT.POL.A.420 In rotta – Velivoli trimotore o plurimotore, due motori inoperativi

- (a) In nessun punto della rotta prevista un velivolo con tre o più motori deve trovarsi a più di 90 minuti, alla velocità di crociera di massima autonomia chilometrica con tutti i motori funzionanti ad una temperatura standard in aria calma, da un aeroporto in cui siano soddisfatti i requisiti di prestazioni applicabili alla massa prevista all'atterraggio, a meno che soddisfi i requisiti delle seguenti lettere da b) a e).
- (b) La traiettoria di volo con due motori inoperativi deve consentire al velivolo di continuare il volo, nelle condizioni meteorologiche previste, superando tutti gli ostacoli situati entro 9,3 km (5 NM) da entrambi i lati della rotta prevista con un margine verticale di almeno 2 000 ft, fino ad un aeroporto in cui siano soddisfatti i requisiti di prestazioni applicabili alla massa prevista all'atterraggio.
- (c) L'avaria di due motori è assunta nel punto più critico di quel tratto della rotta nel quale il velivolo dista più di 90 minuti, alla velocità di crociera di massima autonomia chilometrica con tutti i motori funzionanti a temperatura standard in aria calma, da un aeroporto in cui siano soddisfatti i requisiti di prestazioni applicabili alla massa prevista all'atterraggio.
- (d) La massa prevista del velivolo al punto in cui si assume che i due motori diventino inoperativi non deve essere inferiore a quella comprendente il combustibile necessario per procedere fino all'aeroporto dove si assume di dover effettuare l'atterraggio, da raggiungere ad una quota non inferiore a 450 m (1 500 ft) al di sopra della zona di atterraggio e poi volare livellati per ulteriori 15 minuti.
- (e) La velocità ascensionale disponibile del velivolo deve essere inferiore di 150 ft/min a quella specificata.
- (f) I margini di larghezza di cui alla precedente lettera b) devono essere aumentati fino a 18,5 km (10 NM) se la precisione di navigazione non soddisfa almeno RNP5.
- (g) Lo scarico del combustibile è autorizzato in misura tale da consentire al velivolo di raggiungere l'aeroporto con le riserve di combustibile richieste, a condizione che venga seguita una procedura sicura.

CAT.POL.A.425 Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati

La massa del velivolo all'atterraggio, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.105, lettera a), non deve essere superiore alla massa massima all'atterraggio specificata nel manuale

di volo del velivolo per l'altitudine e, se menzionata nel suddetto manuale, per la temperatura ambiente prevista all'ora stimata per l'atterraggio sull'aeroporto di destinazione e su quello alternato.

CAT.POL.A.430 Atterraggio – Piste asciutte

- (a) La massa del velivolo all'atterraggio, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.105, lettera a), per l'ora stimata per l'atterraggio all'aeroporto di destinazione e a qualsiasi aeroporto alternato, deve permettere di effettuare un atterraggio con arresto completo del velivolo a partire da 50 ft al di sopra della soglia pista, entro il 70 % della distanza di atterraggio disponibile, tenendo conto dei seguenti fattori:
 - (1) l'altitudine dell'aeroporto;
 - (2) non più del 50 % della componente di vento in prua o non meno del 150 % della componente di vento in coda;
 - (3) il tipo di superficie della pista; e
 - (4) la pendenza della pista nel senso dell'atterraggio.
- (b) Per poter far partire il velivolo, si deve assumere che:
 - (1) il velivolo atterrerà sulla pista più favorevole in condizioni di aria calma; e
 - (2) il velivolo atterrerà sulla pista che molto probabilmente sarà assegnata tenuto conto della probabile direzione e velocità del vento, delle caratteristiche di movimento a terra del velivolo e di altre condizioni, quali l'assistenza all'atterraggio e il tipo di terreno.
- (c) Qualora l'operatore non sia in grado di conformarsi alla precedente lettera b), punto 2, per quanto riguarda l'aeroporto di destinazione, il velivolo può essere fatto partire a condizione che l'aeroporto alternato designato permetta di conformarsi pienamente alle precedenti lettere a) e b).

CAT.POL.A.435 Atterraggio – Piste bagnate e contaminate

- (a) Quando le pertinenti osservazioni e/o previsioni meteorologiche indicano che la pista all'ora di arrivo stimata può essere bagnata, la distanza di atterraggio disponibile deve essere pari o superiore alla distanza di atterraggio richiesta, determinata conformemente alla norma CAT.POL.A.430, moltiplicata per 1,15.
- (b) Quando le pertinenti osservazioni e/o previsioni meteorologiche indicano che la pista all'ora di arrivo stimata può essere contaminata, la distanza di atterraggio non deve superare la distanza di atterraggio disponibile. L'operatore deve specificare nel manuale delle operazioni la distanza di atterraggio che deve essere utilizzata.

Sezione 2 – Elicotteri

Capitolo 1 – Requisiti generali

CAT.POL.H.100 Applicabilità

- (a) Gli elicotteri devono essere utilizzati conformemente ai requisiti applicabili della classe di prestazioni.
- (b) Gli elicotteri vengono utilizzati nella classe 1 di prestazioni:
 - (1) per voli verso/da aeroporti o siti operativi situati in un ambiente ostile congestionato, eccetto quando utilizzati verso/da un sito di interesse pubblico (PIS) conformemente alla norma CAT.POL.H.225; o
 - (2) se hanno una MOPSC maggiore di 19, eccetto se utilizzati verso/da una piattaforma per elicotteri in prestazioni di classe 2 sotto un'approvazione secondo la norma CAT.POL.H.305.
- (c) Salvo disposizioni contrarie della lettera b), gli elicotteri che hanno una MOPSC uguale o inferiore a 19 ma maggiore di 9 devono essere utilizzati in prestazioni di classe 1 o 2.
- (d) Salvo disposizioni contrarie della lettera b), gli elicotteri che hanno una MOPSC uguale o inferiore a 9 devono essere utilizzati in prestazioni di classe 1, 2 o 3.

CAT.POL.H.105 Generalità

- (a) La massa dell'elicottero:
 - (1) all'inizio del decollo; o
 - (2) in caso di ripianificazione in volo, al punto a partire dal quale si applica il nuovo piano di volo operativo,

non deve essere maggiore della massa alla quale i requisiti applicabili di questa sezione possono essere soddisfatti per il volo che deve essere effettuato, tenuto conto delle previste riduzioni di massa con il progredire del volo e di scarico rapido di combustibile come previsto nel requisito particolare.

- (b) I dati approvati relativi alle prestazioni contenuti nel manuale di volo devono essere utilizzati per determinare la conformità ai requisiti di questa sezione, completati, se necessario, da altri dati come prescritto nel relativo requisito. L'operatore deve specificare gli altri dati nel manuale delle operazioni. Nell'applicazione dei fattori richiesti da questa sezione, possono essere presi in considerazione tutti i fattori operativi che figurano già nei dati di prestazione del manuale di volo, al fine di evitare una doppia applicazione di fattori.

- (c) Nel dimostrare la conformità ai requisiti di questa sezione, l'operatore deve tenere conto dei seguenti parametri:
- (1) la massa dell'elicottero;
 - (2) la configurazione dell'elicottero;
 - (3) le condizioni ambientali, in particolare:
 - (i) altitudine-pressione e temperatura;
 - (ii) vento:
 - (A) salvo nel quadro delle disposizioni del punto (C), per i requisiti relativi al decollo, alla traiettoria di volo al decollo e all'atterraggio, si deve tener conto di non più del 50 % della componente di vento costante in prua uguale o maggiore a 5 kt;
 - (B) nei casi in cui il manuale di volo permetta il decollo e l'atterraggio con una componente di vento in coda, e in tutti i casi per la traiettoria di volo al decollo, si deve tenere conto di non meno del 150 % della componente di vento in coda riportata; e
 - (C) nei casi in cui la strumentazione per la misurazione del vento permetta delle misure accurate della velocità del vento al punto del decollo e dell'atterraggio, l'operatore può stabilire delle componenti di vento superiori al 50 %, sempre che possa dimostrare all'autorità competente che la prossimità alla FATO e la precisione delle attrezzature per la misurazione del vento forniscono un livello di sicurezza equivalente;
 - (4) le tecniche operative; e
 - (5) l'utilizzo di eventuali sistemi che possano avere degli effetti negativi sulle prestazioni.

CAT.POL.H.110 Considerazione degli ostacoli

- (a) Ai fini dei requisiti di separazione dagli ostacoli, un ostacolo situato oltre la FATO, nel sentiero di decollo o di mancato avvicinamento, deve essere tenuto in considerazione se la sua distanza laterale dal punto più vicino sulla superficie sotto il sentiero di volo non sia a una distanza maggiore di:
- (1) Per voli in VFR:
 - (i) metà della larghezza minima definita nel manuale di volo – o, se la larghezza non è definita, " $0,75 \times D$ ", dove D è la dimensione più grande dell'elicottero con i rotori in movimento;
 - (ii) più il maggiore di " $0,25 \times D$ " o "3 m";

- (iii) più:
 - (A) $0,10 \times$ distanza DR per i voli in VFR di giorno; o
 - (B) $0,15 \times$ distanza DR per i voli in VFR di notte.
- (2) Per voli in IFR:
 - (i) "1,5 D" o 30 m, a seconda di quale dei due è maggiore, più:
 - (A) $0,10 \times$ distanza DR per i voli in IFR con guida di direzione accurata;
 - (B) $0,15 \times$ distanza DR per i voli in IFR con guida di direzione standard; o
 - (C) $0,30 \times$ distanza DR per i voli in IFR senza guida di direzione.
 - (ii) Nel considerare il sentiero di mancato avvicinamento, la divergenza della zona di presa in considerazione degli ostacoli viene applicata soltanto dopo la fine della distanza disponibile per il decollo.
- (3) Per le operazioni con il decollo iniziale condotto in VFR e convertito in IFR/IMC ad un punto di transizione, i criteri di cui al punto (1) si applicano fino al punto di transizione e i criteri del punto (2) dopo il punto di transizione. Il punto di transizione non può trovarsi prima della fine della distanza richiesta per il decollo per gli elicotteri (TODRH) di prestazioni di classe 1 o prima del punto definito dopo il decollo (DPATO) per gli elicotteri di prestazioni di classe 2.
- (b) Per i decolli che utilizzano una procedura di back-up o di transizione laterale, ai fini dei requisiti di separazione dagli ostacoli, un ostacolo situato nell'area di back-up o di transizione laterale deve essere preso in considerazione se la sua distanza laterale dal punto più vicino sulla superficie sottostante la traiettoria di volo prevista non è maggiore di:
 - (1) metà della minima larghezza definita nel manuale di volo o, se la larghezza non è definita, " $0,75 \times D$ ";
 - (2) più il maggiore di " $0,25 \times D$ " o "3 m";
 - (3) più:
 - (i) per le operazioni VFR di giorno $0,10 \times$ la distanza percorsa dalla fine della FATO, o
 - (ii) per le operazioni VFR di notte $0,15 \times$ la distanza percorsa dalla fine della FATO.
- (c) Gli ostacoli possono essere trascurati se si trovano oltre:
 - (1) $7 \times$ raggio del rotore (R) per le operazioni di giorno, se si garantisce di poter ottenere la precisione di navigazione per mezzo di riferimenti visivi durante la salita;
 - (2) $10 \times R$ per le operazioni di notte, se si garantisce di poter ottenere la precisione di navigazione per mezzo di riferimenti visivi durante la salita;

- (3) 300 m se la precisione di navigazione può essere ottenuta per mezzo di ausili alla navigazione appropriati; o
- (4) 900 m in tutti gli altri casi.

Capitolo 2 – Prestazioni di classe 1

CAT.POL.H.200 Generalità

Gli elicotteri di prestazioni di classe 1 devono essere certificati nella categoria A o equivalente.

CAT.POL.H.205 Decollo

- (a) La massa al decollo non deve essere superiore alla massa massima al decollo specificata nel manuale di volo per la procedura da utilizzare.
- (b) La massa al decollo deve essere tale da:
 - (1) sia possibile abortire il decollo e l'atterraggio alla FATO nel caso di avaria critica al motore al o prima del punto di decisione al decollo (TDP);
 - (2) la distanza disponibile per la manovra di mancato decollo (RTODRH) non ecceda la distanza disponibile per la manovra di mancato decollo (RTODAH); e
 - (3) la TODRH non ecceda la distanza disponibile per il decollo (TODAH).
 - (4) In deroga alla lettera b), punto 3, la TODRH può eccedere la TODAH se l'elicottero, nel caso di avaria critica al motore identificata al punto di decisione al decollo (TDP) può, continuando il decollo, essere separato da tutti gli ostacoli alla fine della TODRH con un margine verticale non inferiore a 10,7 m (35 ft).
- (c) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni delle precedenti lettere a) e b), si deve tenere conto dei parametri della norma CAT.POL.H.105, lettera c), all'aeroporto o sito operativo di partenza.
- (d) La parte del decollo fino al TDP incluso deve essere condotta in vista del suolo così che sia possibile eseguire la manovra di mancato decollo.
- (e) Per i decolli con procedura di back-up o di transizione laterale, se viene identificata l'avaria critica al motore alla TDP o prima, tutti gli ostacoli nell'area di back-up o di transizione laterale devono trovarsi ad un adeguato margine di distanza.

CAT.POL.H.210 Sentiero di decollo

- (a) Dalla fine della TODRH con un'avaria critica al motore identificata al TDP:
 - (1) La massa al decollo deve essere tale da assicurare che il sentiero di decollo fornisca una separazione verticale, sopra tutti gli ostacoli situati nel sentiero di salita, di non meno di 10,7 m (35 ft) per voli in VFR e $10,7 \text{ m (35 ft)} + 0,01 \times \text{distanza DR}$ per voli

in IFR. Vengono considerati soltanto gli ostacoli specificati nella norma CAT.POL.H.110.

- (2) Se viene effettuato un cambio di direzione maggiore di 15°, si deve tenere conto dell'effetto dell'angolo di inclinazione laterale sulla capacità di poter soddisfare i requisiti di separazione dagli ostacoli. La virata non deve essere iniziata prima del raggiungimento di un'altezza di 61 m (200 ft) sulla superficie di decollo a meno che sia parte di una procedura approvata nel manuale di volo.
- (b) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni della precedente lettera a), si deve tenere conto dei parametri della norma CAT.POL.H.105, lettera c), all'aeroporto o sito operativo di partenza.

CAT.POL.H.215 In rotta – Motore critico inoperativo

- (a) La massa dell'elicottero e la traiettoria di volo in tutti i punti lungo la rotta, con il motore critico inoperativo e le condizioni meteorologiche previste per il volo, devono permettere di soddisfare i seguenti punti 1, 2 o 3:
- (1) Se ci si aspetta di condurre il volo in qualunque momento senza il contatto visivo con la superficie, la massa dell'elicottero deve permettere un rateo di salita di almeno 50 ft/minuto con il motore critico inoperativo ad un'altitudine di almeno 300 m (1 000 ft), o 600 m (2 000 ft) in zone di montagna, sul suolo e sugli ostacoli lungo la rotta per una fascia di 9,3 km (5 NM) su entrambi i lati del percorso previsto.
 - (2) Se ci si aspetta di condurre il volo senza il contatto visivo con la superficie, la traiettoria di volo deve permettere all'elicottero di continuare il volo dall'altitudine di crociera ad un'altezza di 300 m (1 000 ft) su un sito di atterraggio dove si possa effettuare l'atterraggio conformemente alla norma CAT.POL.H.220. La traiettoria di volo deve rispettare un margine verticale di almeno 300 m (1 000 ft) o 600 m (2 000 ft) in zone di montagna, sul suolo e sugli ostacoli lungo la rotta, per una fascia di 9,3 km (5 NM) su entrambi i lati del percorso previsto. Possono essere usate delle tecniche di discesa progressiva.
 - (3) Se ci si aspetta di condurre il volo in VMC con contatto visivo con la superficie, la traiettoria di volo deve permettere all'elicottero di continuare il volo dall'altitudine di crociera ad un'altezza di 300 m (1 000 ft) su un sito di atterraggio dove si possa effettuare l'atterraggio conformemente alla norma CAT.POL.H.220, senza dover volare in qualunque momento al di sotto dell'altitudine minima di volo prevista. Devono essere presi in considerazione gli ostacoli entro 900 m da entrambi i lati della rotta.
- (b) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni della lettera a), punti 2 e 3:
- (1) si prevede che l'avaria al motore critico avvenga nel punto più critico della rotta;
 - (2) si tiene conto dell'effetto del vento lungo la rotta;

- (3) si pianifica di effettuare lo scarico del combustibile soltanto in misura tale da consentire di raggiungere l'aeroporto o il sito operativo con le riserve richieste e seguendo una procedura sicura; e
 - (4) non si pianifica di effettuare lo scarico del combustibile al di sotto di 1 000 ft sul terreno.
- (c) I margini di larghezza di cui alla precedente lettera a), punti 1 e 2, devono essere aumentati fino a 18,5 km (10 NM) se la precisione di navigazione non può essere soddisfatta per almeno il 95 % del tempo di volo totale.

CAT.POL.H.220 Atterraggio

- (a) La massa all'atterraggio dell'elicottero all'orario previsto di atterraggio non deve eccedere la massa massima specificata nel manuale di volo per la procedura da utilizzare.
- (b) Nel caso in cui l'avaria al motore critico venga identificata in qualunque momento al punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o prima di tale punto, è possibile atterrare e fermarsi entro la FATO, o effettuare un mancato atterraggio e superare tutti gli ostacoli nella traiettoria di volo con un margine verticale di 10,7 m (35 ft). Vengono considerati soltanto gli ostacoli specificati nella norma CAT.POL.H.110.
- (c) Nel caso in cui l'avaria al motore critico venga identificata in qualunque momento al punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o dopo tale punto, è possibile:
 - (1) superare tutti gli ostacoli nella traiettoria di avvicinamento; e
 - (2) atterrare e fermarsi entro la FATO.
- (d) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni delle precedenti lettere da a) a c), si deve tenere conto dei parametri della norma CAT.POL.H.105, lettera c), all'orario previsto per l'atterraggio all'aeroporto o sito operativo di destinazione o alternato se richiesto.
- (e) La parte dell'atterraggio dal punto LDP fino alla zona di contatto deve essere effettuata con contatto visivo con la superficie.

CAT.POL.H.225 Operazioni con elicottero da/verso un sito di interesse pubblico

- (a) Le operazioni da/verso un sito di interesse pubblico (PIS) possono essere effettuate in prestazioni di classe 2, senza soddisfare le disposizioni della norma CAT.POL.H.310, lettera b) o della norma CAT.POL.H.325, lettera b), sempre che tutti i punti seguenti siano soddisfatti:
 - (1) il PIS è stato istituito prima del 1° luglio 2002;
 - (2) le dimensioni o la configurazione degli ostacoli non permettono di soddisfare la classe 1 di prestazioni;

- (3) l'operazione viene condotta con un elicottero con una MOPSC uguale o minore di sei;
 - (4) l'operatore soddisfa la norma CAT.POL.H.305, lettera b), punti 2 e 3;
 - (5) la massa dell'elicottero non eccede la massa massima specificata nel manuale di volo per un gradiente di salita uguale a 8 % in aria calma alla velocità di sicurezza al decollo (V_{TOSS}) con il motore critico inoperativo e i rimanenti motori operanti ad una potenza adeguata; e
 - (6) l'operatore ha ricevuto previa approvazione da parte dell'autorità competente e dello Stato del PIS.
- (b) Devono essere stabilite delle procedure specifiche per il sito nel manuale delle operazioni al fine di minimizzare il periodo durante il quale ci potrebbero essere delle condizioni di pericolo per gli occupanti dell'elicottero e persone sulla superficie nell'evento di un'avaria motore durante il decollo e l'atterraggio.
- (c) Il manuale delle operazioni deve contenere per ciascun PIS: un diagramma o una fotografia con annotazioni che mostri gli aspetti principali, le dimensioni, non conformità alle prestazioni di classe 1, i pericoli principali e il piano di emergenza nel caso in cui si verifichi un inconveniente.

Capitolo 3 – Prestazioni di classe 2

CAT.POL.H.300 Generalità

Gli elicotteri di prestazioni di classe 2 devono essere certificati nella categoria A o equivalente.

CAT.POL.H.305 Operazioni senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza

- (a) Le operazioni senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza durante le fasi di decollo e di atterraggio possono essere condotte solamente se l'operatore ha ricevuto un'approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) Al fine di ottenere e mantenere tale approvazione, l'operatore deve:
 - (1) condurre una valutazione del rischio, specificando:
 - (i) il tipo di elicottero; e
 - (ii) il tipo di operazioni;
 - (2) implementare il seguente gruppo di condizioni:
 - (i) acquisire e mantenere lo standard di modifica dell'elicottero/motore definito dal costruttore;
 - (ii) condurre le azioni di manutenzione preventiva raccomandate dal costruttore dell'elicottero o del motore;
 - (iii) includere le procedure di decollo ed atterraggio nel manuale delle operazioni, se non sono già presenti nel manuale di volo;
 - (iv) specificare l'addestramento per l'equipaggio di condotta; e
 - (v) fornire un sistema per segnalare al costruttore gli eventi relativi alla perdita di potenza, spegnimento dei motori o avaria ai motori;
 - e
 - (3) implementare un sistema per il monitoraggio dell'utilizzo (UMS).

CAT.POL.H.310 Decollo

- (a) La massa al decollo non deve eccedere la massa massima specificata per un rateo di salita di 150 ft/min a 300 m (1 000 ft) sul livello dell'aeroporto o sito operativo con il motore critico inoperativo e i rimanenti motori operanti ad una potenza adeguata.

- (b) Per le operazioni diverse da quelle specificate nella norma CAT.POL.H.305, il decollo deve essere condotto in modo tale da poter eseguire un atterraggio forzato in sicurezza fino al punto in cui sia possibile continuare il volo in sicurezza.
- (c) Per le operazioni secondo la norma CAT.POL.H.305, in aggiunta ai requisiti della lettera a):
 - (1) la massa al decollo non deve eccedere la massa massima specificata nel manuale di volo per il volo stazionario senza effetto suolo con tutti i motori operativi (AEO OGE) in aria calma con tutti i motori operanti ad una potenza adeguata; o
 - (2) per le operazioni da una piattaforma:
 - (i) con un elicottero che ha una MOPSC maggiore di 19; o
 - (ii) ogni elicottero da una piattaforma situata in un ambiente ostile,
la massa al decollo deve tener conto della: procedura; deck-edge miss e drop down adeguati all'altezza della piattaforma con il motore/i motore/i critico/i inoperativo/i e i rimanenti motori operanti ad una potenza adeguata.
- (d) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni delle precedenti lettere da a) a c), si deve tenere conto dei parametri della norma CAT.POL.H.105, lettera c), al punto di partenza.
- (e) La parte del decollo prima del soddisfacimento del requisito della norma CAT.POL.H.315 deve essere condotta con contatto visivo con la superficie.

CAT.POL.H.315 Sentiero di decollo

Dal punto definito dopo il decollo (DPATO) o, come alternativa, prima di superare i 200 ft sulla superficie di decollo, con il motore critico inoperativo, i requisiti della norma CAT.POL.H.210, lettera a), punti 1 e 2 e lettera b) devono essere soddisfatti.

CAT.POL.H.320 In rotta – Motore critico inoperativo

Il requisito della norma CAT.POL.H.215 deve essere soddisfatto.

CAT.POL.H.325 Atterraggio

- (a) La massa all'atterraggio all'orario previsto per l'atterraggio non deve eccedere la massa massima specificata per un rateo di salita di 150 ft/min a 300 m (1 000 ft) sul livello dell'aeroporto o sito operativo con il motore critico inoperativo e i rimanenti motori operanti ad una potenza adeguata.
- (b) Nel caso di un'avaria al motore critico in qualunque punto del sentiero di avvicinamento:
 - (1) può essere effettuato un mancato atterraggio secondo il requisito della norma CAT.POL.H.315; o

- (2) per le operazioni diverse da quelle specificate nella norma CAT.POL.H.305, l'elicottero può effettuare un atterraggio forzato in sicurezza.
- (c) Per le operazioni secondo la norma CAT.POL.H.305, in aggiunta ai requisiti della lettera a):
 - (1) la massa all'atterraggio non deve eccedere la massa massima specificata nel manuale di volo per un volo stazionario AEO OGE in aria calma con tutti i motori operanti ad una potenza adeguata; o
 - (2) per le operazioni verso una piattaforma:
 - (i) con un elicottero che ha una MOPSC maggiore di 19; o
 - (ii) ogni elicottero verso una piattaforma situata in un ambiente ostile,
la massa all'atterraggio deve tener conto della procedura e drop down adeguati all'altezza della piattaforma con il motore critico inoperativo e i rimanenti motori operanti ad una potenza adeguata.
- (d) Nel dimostrare la conformità alle disposizioni delle precedenti lettere da a) a c), si deve tenere conto dei parametri della norma CAT.POL.H.105, lettera c), all'aeroporto di destinazione o alternato, se richiesto.
- (e) La parte dell'atterraggio dopo la quale il requisito della lettera b), punto 1, non può essere soddisfatta, deve essere condotta con contatto visivo con la superficie.

Capitolo 4 – Prestazioni di classe 3

CAT.POL.H.400 Generalità

- (a) Gli elicotteri di prestazioni di classe 3 devono essere certificati nella categoria A o equivalente, o categoria B.
- (b) Le operazioni dovranno essere condotte solamente in un ambiente non ostile, eccetto:
 - (1) se si opera conformemente alla norma CAT.POL.H.420; o
 - (2) per le fasi di decollo e di atterraggio, se si opera conformemente alla lettera c).
- (c) Se l'operatore è approvato secondo la norma CAT.POL.H.305, le operazioni possono essere condotte verso/da un aeroporto o sito operativo situato al di fuori di un ambiente ostile congestionato senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza:
 - (1) durante il decollo, prima di raggiungere la V_y (velocità per il miglior rateo di salita) o 200 ft sopra la superficie di decollo; o
 - (2) durante l'atterraggio, al di sotto di 200 ft sopra la superficie di atterraggio.
- (d) Le operazioni non dovranno essere condotte:
 - (1) senza il contatto visivo con la superficie;
 - (2) di notte;
 - (3) se la base delle nubi è inferiore a 600 ft; o
 - (4) se la visibilità è inferiore a 800 m.

CAT.POL.H.405 Decollo

- (a) La massa al decollo deve essere la minore tra:
 - (1) la MCTOM; o
 - (2) la massa massima al decollo specificata per un volo stazionario con effetto suolo con tutti i motori operanti alla potenza di decollo, o se le condizioni sono tali che non sembra probabile che un volo stazionario con effetto suolo possa essere effettuato, la massa al decollo specificata per un volo stazionario senza effetto suolo con tutti i motori operanti alla potenza di decollo.
- (b) Salvo nei casi previsti dalla norma CAT.POL.H.400, lettera b), nel caso di un'avaria ad un motore l'elicottero deve essere in grado di effettuare un atterraggio forzato in sicurezza.

CAT.POL.H.410 In rotta

- (a) L'elicottero deve essere in grado, con tutti i motori operanti entro le condizioni di massima potenza continua, di continuare lungo la rotta prevista o verso una diversione pianificata senza volare in alcun punto al di sotto della minima altitudine di volo.
- (b) Salvo nei casi previsti dalla norma CAT.POL.H.420, nel caso di un'avaria ad un motore l'elicottero deve essere in grado di effettuare un atterraggio forzato in sicurezza.

CAT.POL.H.415 Atterraggio

- (a) La massa all'atterraggio dell'elicottero all'orario previsto per l'atterraggio deve essere la minore tra:
 - (1) la massa massima certificata per l'atterraggio; o
 - (2) la massa massima all'atterraggio specificata per un volo stazionario con effetto suolo con tutti i motori operanti alla potenza di decollo, o se le condizioni sono tali che non sembra probabile che un volo stazionario con effetto suolo possa essere effettuato, la massa all'atterraggio per un volo stazionario senza effetto suolo con tutti i motori operanti alla potenza di decollo.
- (b) Salvo nei casi previsti dalla norma CAT.POL.H.400, lettera b), nel caso di un'avaria ad un motore l'elicottero deve essere in grado di effettuare un atterraggio forzato in sicurezza.

CAT.POL.H.420 Operazioni con elicotteri su ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata

- (a) Le operazioni su ambiente ostile non congestionato senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza con elicotteri a turbina con una MOPSC uguale o inferiore a sei, possono essere condotte solamente se l'operatore ha ricevuto un'approvazione da parte dell'autorità competente.
- (b) Al fine di ottenere e mantenere tale approvazione, l'operatore deve:
 - (1) condurre queste operazioni soltanto in aree di montagna o remote specificate e approvate dall'autorità responsabile per quell'area;
 - (2) non condurre queste operazioni sotto un'approvazione HEMS;
 - (3) dimostrare che le limitazioni dell'elicottero o altre considerazioni giustificabili, precludono l'uso dei rilevanti criteri relativi alle prestazioni; e
 - (4) essere approvati conformemente alla norma CAT.POL.H.305, lettera b).
- (c) In deroga alla norma CAT.IDE.H.240, tali operazioni possono essere condotte senza equipaggiamento ad ossigeno supplementare, sempre che l'altitudine della cabina non ecceda 10 000 ft per un periodo superiore a 30 minuti e non ecceda mai 13 000 ft di altitudine-pressione.

Sezione 3 – Massa e bilanciamento

Capitolo 1 – Aeromobili a motore

CAT.POL.MAB.100 Massa e bilanciamento, caricamento

- (a) Durante qualsiasi fase operativa, il carico, la massa e il baricentro del velivolo (CG) devono essere conformi ai limiti specificati nel manuale di volo del velivolo o nel manuale delle operazioni, se più restrittivo.
- (b) L'operatore deve stabilire la massa e il baricentro di ogni velivolo mediante pesatura prima di metterlo in servizio per la prima volta e in seguito ad intervalli di quattro anni se vengono usate le masse dei singoli velivoli e ad intervalli di nove anni se vengono usate le masse di flotta. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa e sul bilanciamento devono essere considerati e documentati correttamente. Inoltre è necessario sottoporre i velivoli ad una nuova pesatura nel caso non si conosca con esattezza l'effetto delle modifiche sulla massa e sul bilanciamento.
- (c) La pesatura deve essere effettuata dal produttore del velivolo o da un'organizzazione di manutenzione approvata.
- (d) L'operatore deve determinare la massa di tutte le dotazioni di impiego e dei membri d'equipaggio inclusi nella massa operativa, a vuoto, del velivolo mediante pesatura o mediante uso di masse standard. Deve essere determinato l'effetto della loro posizione sul baricentro del velivolo.
- (e) L'operatore deve stabilire la massa del carico pagante, inclusa la zavorra, mediante pesatura effettiva o deve determinare la massa del carico pagante in accordo ai valori di massa standard dei passeggeri e dei bagagli.
- (f) In aggiunta ai valori di massa standard dei passeggeri e dei bagagli, l'operatore può utilizzare valori di massa standard per altri elementi di carico, se è in grado di dimostrare all'autorità competente che tali elementi hanno la stessa massa o che la loro massa rientri nei limiti di tolleranza specificati.
- (g) L'operatore deve determinare la massa del carico di combustibile in base alla densità reale o, se non è nota, alla densità calcolata in accordo a un metodo specificato nel manuale delle operazioni.
- (h) L'operatore deve assicurare che le operazioni di caricamento di:
 - (1) dei suoi velivoli siano eseguite sotto la sorveglianza di personale qualificato; e
 - (2) delle merci sia compatibile con i dati usati per il calcolo della massa e del centraggio del velivolo.

- (i) L'operatore deve conformarsi ai limiti strutturali supplementari, quali la resistenza del pavimento, il carico massimo per metro lineare, la massa massima per compartimento di carico e/o il limite massimo di posti. Per gli elicotteri, in aggiunta, l'operatore deve tenere conto di cambiamenti in volo del carico.
- (j) L'operatore specifica, nel manuale delle operazioni, i principi ed i metodi usati per il caricamento e per il sistema di massa e bilanciamento rispondenti ai requisiti contenuti nelle lettere da a) a i). Tale sistema deve coprire tutti i tipi di impiego previsti.

CAT.POL.MAB.105 Dati e documentazione relativi alla massa e al bilanciamento

- (a) L'operatore prepara, prima di ogni volo, il foglio di carico e centraggio specificando il carico e la sua distribuzione. Il foglio di carico e centraggio deve permettere al comandante di determinare che il carico e la sua distribuzione sono tali da non superare i limiti di massa e centraggio del velivolo. Il foglio di carico e centraggio deve contenere le seguenti informazioni:
 - (1) immatricolazione e tipo del velivolo;
 - (2) numero del volo e data;
 - (3) nome del comandante;
 - (4) nome della persona che ha preparato il documento;
 - (5) massa operativa, a vuoto, e corrispondente baricentro del velivolo;
 - (i) per velivoli di prestazioni di classe B e per gli elicotteri, la posizione del baricentro può non essere riportata nel foglio di carico e centraggio se, per esempio, la distribuzione del carico è conforme ad una tabella di bilanciamento precalcolata o se si può dimostrare che per le operazioni pianificate può essere assicurato un corretto bilanciamento, qualunque sia il carico reale.
 - (6) massa del combustibile al decollo e massa del combustibile necessario al volo;
 - (7) massa dei fluidi consumabili diversi dal combustibile, se applicabile;
 - (8) componenti del carico compresi passeggeri, bagagli, merci e zavorra;
 - (9) massa al decollo, massa all'atterraggio e massa zero combustibile;
 - (10) posizioni applicabili del baricentro del velivolo; e
 - (11) valori limite di massa e di baricentro.

Le informazioni di cui sopra devono essere riportate nella documentazione relativa alla pianificazione del volo o nei sistemi relativi alla massa e al bilanciamento. Alcune di queste informazioni possono essere contenute in altri documenti prontamente disponibili per l'uso.

- (b) Se il foglio di carico e centraggio è generato da un sistema computerizzato, l'operatore deve verificare l'integrità dei dati ottenuti.
- (c) La persona incaricata della supervisione del caricamento del velivolo deve confermare apponendo la sua firma o in maniera equivalente, che il carico e la sua distribuzione siano conformi al foglio di carico e centraggio dato al comandante. Il comandante deve indicare la sua accettazione apponendo la sua firma o in maniera equivalente.
- (d) L'operatore deve specificare le procedure per le modifiche al carico dell'ultimo minuto per assicurare che:
 - (1) tutte le modifiche dell'ultimo minuto dopo che sia stato terminato il foglio di carico e centraggio devono essere comunicate al comandante e inserite nei documenti relativi alla pianificazione del volo contenenti il foglio di carico e centraggio;
 - (2) le modifiche massime tollerate dell'ultimo minuto nel numero di passeggeri o nel carico ammesso in stiva devono essere specificate; e
 - (3) se tale numero è superato, deve essere preparato un nuovo foglio di carico e centraggio.
- (e) L'operatore deve ottenere l'approvazione da parte dell'autorità competente se intende utilizzare un sistema integrato di massa e centraggio computerizzato a bordo o un sistema computerizzato distinto come fonte primaria dei dati per la partenza. L'operatore deve dimostrare l'accuratezza e l'affidabilità di tale sistema.

Capo D – Strumenti, dati, equipaggiamenti

Sezione 1 – Velivoli

CAT.IDE.A.100 Strumenti ed equipaggiamenti – generalità

- (a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dalla presente parte devono essere approvati in conformità al regolamento (CE) n. 1702/2003, con l'eccezione dei seguenti:
- (1) fusibili di ricambio;
 - (2) torce portatili individuali;
 - (3) un orologio di precisione;
 - (4) il porta carte;
 - (5) i kit di pronto soccorso;
 - (6) il kit di pronto soccorso medico;
 - (7) i megafoni;
 - (8) gli equipaggiamenti di sopravvivenza e di segnalazione;
 - (9) le ancore galleggianti e gli equipaggiamenti per ormeggio; e
 - (10) i dispositivi di sicurezza per bambini.
- (c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dalla presente parte che non necessitano di un'approvazione in conformità al regolamento (CE) n. 1702/2003, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:
- (1) le informazioni fornite da questi strumenti, equipaggiamenti o accessori non possono essere utilizzati dall'equipaggio di condotta per soddisfare l'allegato I al regolamento (CE) n. 216/2008 o le norme CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 e CAT.IDE.A.345; e
 - (2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono influenzare l'aeronavigabilità del velivolo, anche in casi di avarie o malfunzionamenti.
- (d) Se l'equipaggiamento deve essere utilizzato da un membro d'equipaggio di condotta alla propria postazione di lavoro durante il volo, deve essere facile da utilizzare da quella postazione. Se un elemento di equipaggiamento deve essere utilizzato da più di un membro d'equipaggio di condotta, deve essere installato in modo da essere facilmente utilizzabile da tutte le postazioni dalle quali deve essere utilizzato.

- (e) Gli strumenti utilizzati da un membro qualunque dell'equipaggio di condotta sono disposti in modo da permettere al membro d'equipaggio di condotta di vederne facilmente le indicazioni dalla propria postazione, con il minimo spostamento possibile dalla sua posizione e dal suo asse di visione normale quando guarda in avanti lungo la traiettoria di volo.
- (f) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

CAT.IDE.A.105 Equipaggiamento minimo per il volo

Un volo non può essere iniziato nel caso in cui uno degli strumenti del velivolo o uno degli equipaggiamenti o delle funzioni richieste per il volo sia inoperativo o mancante, a meno che:

- (a) il velivolo sia utilizzato conformemente alla MEL dell'operatore; o
- (b) l'operatore sia approvato dall'autorità competente ad operare il velivolo entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Fusibili di ricambio

- (a) I velivoli devono essere equipaggiati con dei fusibili di ricambio delle portate richieste per la protezione completa dei circuiti, al fine di poter sostituire i fusibili la cui sostituzione è permessa durante il volo.
- (b) Il numero di fusibili di ricambio che devono essere trasportati a bordo deve essere il maggiore di:
 - (1) 10 % del numero di fusibili di ogni portata; o
 - (2) tre fusibili per ogni portata.

CAT.IDE.A.115 Luci operative

- (a) I velivoli utilizzati di giorno devono essere equipaggiati con:
 - (1) un sistema di luci anticollisione;
 - (2) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico di bordo, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali ad un impiego sicuro del velivolo;
 - (3) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico di bordo, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutto il compartimento passeggeri; e
 - (4) una torcia portatile individuale per ogni membro d'equipaggio minimo richiesto facilmente accessibile ai membri d'equipaggio quando occupano la propria postazione di lavoro.

- (b) I velivoli utilizzati di notte devono essere in aggiunta equipaggiati con:
- (1) fanali di navigazione/posizione;
 - (2) due fari di atterraggio o un solo faro con due filamenti alimentati separatamente; e
 - (3) luci che permettano di conformarsi alla normativa internazionale sulla prevenzione delle collisioni in mare qualora si tratti di un idrovolante.

CAT.IDE.A.120 Tergicristallo

I velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg devono essere dotati, ad ogni stazione pilota, di un dispositivo in grado di assicurare la trasparenza di una porzione di parabrezza in caso di precipitazioni.

CAT.IDE.A.125 Operazioni VFR di giorno – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

I velivoli impiegati in voli VFR di giorno devono essere equipaggiati con i seguenti equipaggiamenti disponibili alle stazioni pilota:

- (a) Un dispositivo per misurare ed indicare:
- (1) la direzione magnetica;
 - (2) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - (3) l'altitudine-pressione;
 - (4) la velocità indicata;
 - (5) la velocità verticale;
 - (6) virata e sbandamento;
 - (7) assetto; e
 - (8) direzione.
- (b) Un dispositivo per indicare:
- (1) la temperatura dell'aria esterna;
 - (2) il numero di Mach quando le limitazioni di velocità sono espresse in termini di numero di Mach; e
 - (3) quando gli strumenti di bordo richiesti non ricevono un'adeguata potenza elettrica.
- (c) Se sono richiesti due piloti, la stazione del secondo pilota deve avere dei dispositivi aggiuntivi per indicare:

- (1) l'altitudine-pressione;
 - (2) la velocità indicata;
 - (3) la velocità verticale;
 - (4) virata e sbandamento;
 - (5) assetto; e
 - (6) direzione.
- (d) Un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti ai sistemi per l'indicazione della velocità dovuti a condensazione o ghiacciamento deve essere disponibile per:
- (1) i velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg o con una MOPSC superiore a nove; e
 - (2) i velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° aprile 1999;
- (e) I velivoli monomotore il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 22 maggio 1995 sono esenti dai requisiti di cui alla lettera a), punti 6, 7 e 8 e alla lettera b), punto 1, se il loro soddisfacimento richiederebbe un adeguamento.

CAT.IDE.A.130 Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

I velivoli impiegati in voli VFR di notte o in voli IFR devono essere equipaggiati con i seguenti equipaggiamenti disponibili alle stazioni pilota:

- (a) Un dispositivo per misurare ed indicare:
- (1) la direzione magnetica;
 - (2) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - (3) la velocità indicata;
 - (4) la velocità verticale;
 - (5) virata e sbandamento, o nel caso di velivoli equipaggiati con un dispositivo di emergenza per misurare ed indicare l'assetto, sbandamento;
 - (6) assetto; e
 - (7) direzione giroscopica;
- (b) Due dispositivi per misurare ed indicare l'altitudine-pressione.
- (c) Un dispositivo per indicare:

- (1) la temperatura dell'aria esterna;
 - (2) il numero di Mach quando le limitazioni di velocità sono espresse in termini di numero di Mach; e
 - (3) quando gli strumenti di bordo richiesti non ricevono un'adeguata potenza elettrica.
- (d) Un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti ai sistemi per l'indicazione della velocità richiesti alla lettera a), punto 3, e alla lettera h), punto 2, dovuti a condensazione o ghiacciamento.
- (e) Un dispositivo per indicare all'equipaggio di condotta l'avaria ai dispositivi richiesti alla lettera d) per i velivoli:
- (1) il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° aprile 1998;
 - (2) il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato prima del 1° aprile 1998 con una MCTOM superiore a 5 700 kg o con una MOPSC superiore a nove.
- (f) Due sistemi indipendenti di misura della pressione statica, ad eccezione dei velivoli ad elica con una massa massima certificata al decollo uguale o inferiore a 5 700 kg.
- (g) Un sistema di misura della pressione statica ed uno alternato per i velivoli ad elica con una massa massima certificata al decollo uguale o inferiore a 5 700 kg.
- (h) Se sono richiesti due piloti, la stazione del secondo pilota deve avere dei dispositivi separati per indicare:
- (1) l'altitudine-pressione;
 - (2) la velocità indicata;
 - (3) la velocità verticale;
 - (4) virata e sbandamento;
 - (5) assetto; e
 - (6) direzione giroscopica;
- (i) Un dispositivo di emergenza per misurare ed indicare l'assetto in grado di essere utilizzato da entrambe le stazioni pilota per i velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg o una MOPSC superiore a nove che:
- (1) è alimentato continuamente durante le normali operazioni e che, in caso di avaria totale del sistema normale di generazione di elettricità, è alimentato da una sorgente elettrica indipendente;
 - (2) il cui funzionamento è garantito per un minimo di 30 minuti dopo l'avaria totale del sistema normale di generazione di elettricità, tenendo conto degli altri carichi che influiscono sul generatore di emergenza e delle procedure operative;

- (3) che funziona indipendentemente da ogni altro dispositivo per la misurazione ed indicazione dell'assetto;
 - (4) che funziona automaticamente in caso di avaria totale del sistema normale di generazione di elettricità;
 - (5) che è illuminato in modo adeguato durante tutte le fasi delle operazioni, con l'eccezione dei velivoli con una MCTOM uguale o inferiore a 5 700 kg, già registrati in uno Stato membro il 1° aprile 1995 e dotati di un indicatore di assetto di emergenza sul pannello strumenti di sinistra;
 - (6) sia chiaramente evidente all'equipaggio di condotta quando l'indicatore di assetto di emergenza sia alimentato dal sistema elettrico di emergenza; e
 - (7) se l'indicatore di assetto di emergenza è dotato di una sorgente indipendente di alimentazione, sia dotato sullo strumento stesso o sul pannello strumenti di un indicatore per segnalare quando è in funzione la suddetta sorgente.
- (j) Un porta carte posizionato in modo da permettere una facile lettura e dotato di un sistema di illuminazione per voli di notte.

CAT.IDE.A.135 Equipaggiamenti supplementari per operazioni con un solo pilota in regime IFR

I velivoli impiegati in voli IFR con un solo pilota devono essere dotati di un pilota automatico in grado di assicurare almeno il mantenimento di quota e di rotta.

CAT.IDE.A.140 Sistema avvisatore di quota

- (a) I seguenti velivoli devono essere dotati di un sistema avvisatore di quota:
- (1) i velivoli con motori a turboelica con una MCTOM superiore a 5 700 kg o con una MOPSC superiore a nove; e
 - (2) i velivoli con motori a turboreazione.
- (b) Il sistema avvisatore di quota deve essere in grado di:
- (1) avvertire l'equipaggio di condotta quando ci si avvicina ad una quota preselezionata; e
 - (2) avvertire l'equipaggio di condotta almeno con un segnale acustico in caso di deviazione al di sopra o al di sotto della quota preselezionata.
- (c) In deroga alla lettera a), i velivoli con una MCTOM uguale o inferiore a 5 700 kg, la cui MOPSC sia superiore a nove e il cui certificato di navigabilità individuale è stato rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° aprile 1972 e già registrati in uno Stato membro il 1° aprile 1995 sono esenti dal requisito di un sistema avvisatore di quota.

CAT.IDE.A.150 Sistema di avviso e rappresentazione del terreno (TAWS)

- (a) I velivoli a turbina con una MCTOM superiore a 5 700 kg o con una MOPSC superiore a 9 devono essere dotati di un TAWS che soddisfi i requisiti per gli equipaggiamenti di classe A come specificato in uno standard accettabile.
- (b) I velivoli con motore alternativo con una MCTOM superiore a 5 700 kg o con una MOPSC superiore a 9 devono essere dotati di un TAWS che soddisfi i requisiti per gli equipaggiamenti di classe B come specificato in uno standard accettabile.

CAT.IDE.A.155 Impianto di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS)

I velivoli a turbina con una MCTOM superiore a 5 700 kg o con una MOPSC superiore a 19 devono essere dotati di un ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Sistema meteorologico di bordo

I seguenti velivoli devono essere dotati di un sistema meteorologico di bordo se vengono utilizzati di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale in zone in cui si prevede possano verificarsi sulla rotta temporali, o altre condizioni meteorologiche potenzialmente pericolose, rilevabili con un sistema meteorologico di bordo:

- (a) velivoli pressurizzati;
- (b) velivoli non pressurizzati la cui massa massima certificata al decollo è superiore a 5 700 kg; e
- (c) velivoli non pressurizzati la cui configurazione massima approvata di posti passeggeri è superiore a 9.

CAT.IDE.A.165 Equipaggiamento aggiuntivo per operazioni di notte in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio

- (a) I velivoli impiegati di notte in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o effettive devono essere dotati di un mezzo che permetta di illuminare o di rivelare la formazione di ghiaccio.
- (b) Il sistema di illuminazione non deve provocare abbagliamenti diretti o indiretti che possano disturbare i membri d'equipaggio nello svolgimento dei loro compiti.

CAT.IDE.A.170 Sistema interfonico per i membri d'equipaggio di condotta

I velivoli a bordo dei quali è richiesta la presenza di più di un membro d'equipaggio di condotta devono essere dotati di un sistema interfonico per l'equipaggio di condotta che comprenda cuffie e microfoni ad uso di tutti i membri d'equipaggio di condotta.

CAT.IDE.A.175 Sistema interfonico di bordo

I velivoli con una MCTOM superiore a 15 000 kg o con una MOPSC superiore a 19 devono essere equipaggiati con un sistema interfonico per i membri d'equipaggio, ad eccezione dei velivoli con un certificato di navigabilità individuale rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° aprile 1965 e già registrati in uno Stato membro il 1° aprile 1995.

CAT.IDE.A.180 Sistema di avviso ai passeggeri

I velivoli con una MOPSC superiore a 19 devono essere dotati di un sistema di avviso ai passeggeri.

CAT.IDE.A.185 Fonoregistratori in cabina di pilotaggio

- (a) I seguenti velivoli devono essere dotati di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR):
- (1) i velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg; e
 - (2) i velivoli plurimotore a turbina con una MCTOM uguale o inferiore a 5 700 kg, con una MOPSC superiore a nove il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 1990.
- (b) Il CVR deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno:
- (1) nelle ultime due ore di funzionamento nel caso di velivoli di cui alla lettera a), punto 1, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° aprile 1998;
 - (2) negli ultimi 30 minuti nel caso di velivoli di cui alla lettera a), punto 1, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato prima del 1° aprile 1998; o
 - (3) negli ultimi 30 minuti nel caso di velivoli di cui alla lettera a), punto 2.
- (c) Il CVR deve registrare, con riferimento ad una scala del tempo:
- (1) le comunicazioni radio trasmesse o ricevute dalla cabina di pilotaggio;
 - (2) le comunicazioni vocali dei membri d'equipaggio di condotta effettuate tramite il sistema interfonico e il sistema di avviso ai passeggeri, se installato;
 - (3) l'ambiente sonoro della cabina di pilotaggio, inclusi, senza interruzione:
 - (i) per i velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° aprile 1998, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono con cui è equipaggiata la cuffia o dalla maschera in uso;
 - (ii) per i velivoli di cui alla lettera a), punto 2, e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° aprile 1998, i

segnali acustici ricevuti da ciascun microfono con cui è equipaggiata la cuffia o dalla maschera in uso, dove possibile;

e

- (4) la voce o i segnali acustici che identificano gli aiuti alla navigazione o all'avvicinamento inviati in una cuffia o in un altoparlante.
- (d) Il CVR deve iniziare a registrare prima che il velivolo si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando il velivolo non è più in grado di muoversi con i propri mezzi. Inoltre, per i velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° aprile 1998, il CVR deve iniziare automaticamente a registrare prima che il velivolo si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando il velivolo non è più in grado di muoversi con i propri mezzi.
- (e) In aggiunta alla lettera d), a seconda della disponibilità di energia elettrica, il CVR deve iniziare a registrare il più presto possibile durante i controlli di cabina prima dell'accensione dei motori all'inizio del volo fino ai controlli di cabina subito dopo lo spegnimento dei motori alla fine del volo, nel caso di:
 - (1) dei velivoli di cui alla lettera a), punto 1, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato dopo il 1° aprile 1998; o
 - (2) dei velivoli di cui alla lettera a), punto 2.
- (f) Il CVR deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

CAT.IDE.A.190 Registratore dei dati di volo

- (a) I seguenti velivoli devono essere dotati di un registratore dei dati di volo (FDR) che impieghi un sistema digitale di registrazione e di memorizzazione dei dati e per il quale sia disponibile un sistema che permetta di estrarre facilmente tali dati dal supporto di memorizzazione:
 - (1) i velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° giugno 1990;
 - (2) i velivoli a turbina con una MCTOM superiore a 5 700 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° giugno 1990; e
 - (3) i velivoli plurimotore a turbina con una MCTOM uguale o inferiore a 5 700 kg, con una MOPSC superiore a nove il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° aprile 1998.
- (b) Il registratore dei dati di volo deve registrare:
 - (1) tempo, altitudine, velocità, accelerazione normale e prua e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 25 ore di

funzionamento per i velivoli di cui alla lettera a), punto 2, con una MCTOM inferiore a 27 000 kg;

- (2) i parametri richiesti per determinare accuratamente la traiettoria di volo, la velocità, l'assetto, la potenza dei motori e la configurazione dei dispositivi che servono a modificare la portanza e la resistenza e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 25 ore di funzionamento per i velivoli di cui alla lettera a), punto 1, con una MCTOM inferiore a 27 000 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° gennaio 2016;
 - (3) i parametri richiesti per determinare accuratamente la traiettoria di volo, la velocità, l'assetto, la potenza, la configurazione e l'utilizzo dei motori e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 25 ore di funzionamento per i velivoli di cui alla lettera a), punti 1 e 2, con una MCTOM superiore a 27 000 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° gennaio 2016;
 - (4) i parametri richiesti per determinare accuratamente la traiettoria di volo, la velocità, l'assetto, la potenza dei motori e la configurazione dei dispositivi che servono a modificare la portanza e la resistenza e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 10 ore di funzionamento per i velivoli di cui alla lettera a), punto 3, e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° gennaio 2016; o
 - (5) i parametri richiesti per determinare accuratamente la traiettoria di volo, la velocità, l'assetto, la potenza dei motori, la configurazione e l'utilizzo del velivolo e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 25 ore di funzionamento per i velivoli di cui alla lettera a), punti 1 e 3, e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016;
- (c) I dati devono essere ottenuti da fonti del velivolo che permettano di stabilire una correlazione precisa con le informazioni presentate all'equipaggio di condotta.
- (d) Il registratore dei dati di volo deve iniziare a registrare i dati prima che il velivolo sia in grado di muoversi con i propri mezzi e deve smettere dopo che il velivolo non sia più in grado di muoversi con i propri mezzi. Inoltre, per i velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° aprile 1998, il registratore dei dati di volo deve iniziare automaticamente a registrare prima che il velivolo si muova con i propri mezzi e deve smettere automaticamente dopo che il velivolo non sia più in grado di muoversi con i propri mezzi.
- (e) Il registratore dei dati di volo deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

CAT.IDE.A.195 Registrazioni delle comunicazioni dei dati

- (a) I velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dall'8 aprile 2014 che sono in grado di utilizzare comunicazioni di dati e che sono richiesti di essere equipaggiati con un CVR, devono registrare mediante un registratore, dove applicabile:
- (1) i messaggi relativi alle comunicazioni dei dati relativi a comunicazioni ATS verso e dal velivolo, inclusi i messaggi relativi alle seguenti applicazioni:
 - (i) iniziazione delle comunicazioni dei dati;
 - (ii) comunicazione controllore-pilota;
 - (iii) sorveglianza indirizzata;
 - (iv) informazioni di volo;
 - (v) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, sorveglianza delle trasmissioni a bordo;
 - (vi) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, dati relativi al controllo operativo del velivolo; e
 - (vii) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, immagini;
 - (2) informazioni che permettano di effettuare una correlazione tra i dati associati relativi alle comunicazioni dei dati e registrate separatamente dal velivolo; e
 - (3) informazioni relative all'orario e priorità dei messaggi relativi alle comunicazioni dei dati, tenendo conto dell'architettura del sistema.
- (b) Il registratore deve utilizzare un metodo digitale per registrare e memorizzare i dati e le informazioni ed un metodo per estrarre tali dati. Il sistema di registrazione deve essere tale da permettere di associare i dati con quelli registrati al suolo.
- (c) Il registratore deve essere in grado di conservare in memoria i dati registrati per almeno la stessa durata come indicato per i CVR nella norma CAT.IDE.A.185.
- (d) Il registratore deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.
- (e) I requisiti applicabili alla logica di inizio e fine della registrazione sono gli stessi dei requisiti applicabili per il CVR contenuti nella norma CAT.IDE.A.185, lettere d) e e).

CAT.IDE.A.200 Registratore combinato

Il rispetto dei requisiti in materia di CVR e FDR può essere conseguito tramite:

- (a) un solo registratore combinato nel caso di velivoli che devono essere dotati di un CVR o di un FDR;

- (b) un solo registratore combinato nel caso di velivoli con una MCTOM fino a 5 700 kg e che devono essere dotati di un CVR e di un FDR; o
- (c) due registratori combinati nel caso di velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg e che devono essere dotati di un CVR e di un FDR.

CAT.IDE.A.205 Posti a sedere, cinture di sicurezza, sistemi di vincolo e dispositivi di sicurezza per bambini

- (a) I velivoli devono essere equipaggiati con:
 - (1) un posto o una cuccetta per ogni persona a bordo di età uguale o superiore a 24 mesi;
 - (2) posto per i membri d'equipaggio di cabina;
 - (3) una cintura di sicurezza per ogni posto passeggero e bretelle per ogni cuccetta, con le eccezioni riportate al punto 4;
 - (4) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto per ogni posto passeggero e bretelle per ogni cuccetta nel caso di velivoli con una MCTOM inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC inferiore a nove, dopo l'8 aprile 2015;
 - (5) un dispositivo di sicurezza per bambini (CRD) per ogni persona a bordo di età inferiore a 24 mesi;
 - (6) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto che incorpori un sistema che trattiene automaticamente il busto dell'occupante in caso di decelerazione rapida:
 - (i) per ogni sedile dei membri d'equipaggio di condotta e per ogni sedile accanto ad un sedile pilota;
 - (ii) per ogni sedile osservatori situato nella cabina di pilotaggio;
 - (7) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto sui sedili per l'equipaggio di cabina minimo richiesto.
- (b) Una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto deve:
 - (1) avere un unico punto di sgancio;
 - (2) sui sedili dei membri d'equipaggio di condotta, su ogni sedile accanto ad un sedile pilota e sui sedili per l'equipaggio di cabina minimo richiesto, deve includere due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possono essere utilizzate indipendentemente.

CAT.IDE.A.210 Segnali Allacciare le cinture di sicurezza e Vietato fumare

I velivoli nei quali dal posto di pilotaggio non si possano vedere tutti i sedili passeggeri devono essere dotati di un sistema di segnalazione che informa tutti i passeggeri ed i membri d'equipaggio di cabina quando devono essere allacciate le cinture e quando è vietato fumare.

CAT.IDE.A.215 Porte e tende interne

I velivoli devono essere equipaggiati con:

- (a) nel caso di velivoli con una MOPSC superiore a 19, una porta che separa il compartimento passeggeri dalla cabina di pilotaggio, dotata di un cartello "crew only (riservato all'equipaggio)" e di un sistema di bloccaggio per impedire ai passeggeri di aprirla senza l'autorizzazione di uno dei membri d'equipaggio di condotta;
- (b) un sistema facilmente accessibile per aprire ogni porta che separa un compartimento passeggeri da un altro compartimento dotato di uscite di emergenza;
- (c) un sistema che permetta di bloccare in posizione aperta una porta o una tenda che separa la cabina passeggeri da altri compartimenti per raggiungere un'uscita di emergenza da qualunque posto passeggeri;
- (d) su ogni porta interna o vicino ad ogni tenda che costituisce il mezzo di accesso ad un'uscita di emergenza passeggeri deve essere apposto un cartello indicante che tale porta o tenda deve essere bloccata in posizione aperta durante il decollo e l'atterraggio; e
- (e) un sistema che permetta ad ogni membro d'equipaggio di sbloccare qualsiasi porta normalmente accessibile ai passeggeri e che può essere bloccata dai passeggeri.

CAT.IDE.A.220 Kit di pronto soccorso

- (a) I velivoli devono essere dotati di kit di pronto soccorso, conformemente alla tabella 1.

Tabella 1: Numero di kit di pronto soccorso richiesti

Numero di sedili passeggeri installati	Numero di kit- di pronto soccorso richiesti
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4

401 – 500	5
da 501 in poi	6

(b) I kit di pronto soccorso devono essere:

- (1) facilmente accessibili per l'uso; e
- (2) mantenuti aggiornati.

CAT.IDE.A.225 Kit di pronto soccorso medico

- (a) I velivoli con una MOPSC superiore a 30 devono essere equipaggiati con un kit di pronto soccorso medico se qualunque punto della rotta prevista si trova a più di 60 minuti di volo alla velocità di crociera normale da un aeroporto in cui si suppone possa essere disponibile un'assistenza medica qualificata.
- (b) Il comandante assicura che non vengano somministrati farmaci se non da personale qualificato.
- (c) Il kit di pronto soccorso medico di cui alla precedente lettera a) deve essere:
 - (1) impermeabile alla polvere e all'umidità;
 - (2) trasportato in condizioni tali da prevenire accessi non autorizzati; e
 - (3) mantenuto aggiornato.

CAT.IDE.A.230 Ossigeno di pronto soccorso

- (a) I velivoli pressurizzati impiegati ad altitudini superiori a 25 000 ft, nel caso delle operazioni per le quali è richiesto un membro d'equipaggio di cabina, devono essere dotati di un'alimentazione di ossigeno non diluito per i passeggeri che, per ragioni fisiologiche, potrebbero avere bisogno di ossigeno a seguito della depressurizzazione della cabina.
- (b) La quantità di ossigeno di cui alla lettera a) deve essere calcolata in base ad una portata media di almeno 3 litri/minuto/persona in unità STPD. La quantità di ossigeno deve essere sufficiente per alimentare almeno il 2 % dei passeggeri trasportati, e comunque mai meno di una persona, per la rimanente durata del volo ad altitudini-pressione cabina superiori a 8 000 ft ma inferiori a 15 000 ft dopo una depressurizzazione cabina.
- (c) Le unità di distribuzione ossigeno devono essere in numero sufficiente, e comunque mai meno di due, e devono essere dotate di un dispositivo che permetta all'equipaggio di cabina di utilizzare la fonte di alimentazione.
- (d) L'ossigeno di pronto soccorso deve essere in grado di generare una portata verso ciascun utilizzatore di almeno 4 litri/minuto, in unità STPD.

CAT.IDE.A.235 Ossigeno – Velivoli pressurizzati

- (a) I velivoli pressurizzati utilizzati al di sopra di 10 000 ft devono essere muniti di un sistema in grado di immagazzinare e distribuire l'ossigeno in conformità alla tabella 1.
- (b) I velivoli pressurizzati utilizzati al di sopra di 25 000 ft devono essere muniti di:
 - (1) maschere ad utilizzo immediato per i membri d'equipaggio di condotta;
 - (2) un numero sufficiente di prese e di maschere o di unità portatili di ossigeno con maschere distribuite in modo uniforme in cabina onde assicurare che ciascun membro d'equipaggio di cabina possa essere immediatamente alimentato in ossigeno;
 - (3) un impianto di erogazione di ossigeno collegato a terminali di alimentazione immediatamente utilizzabili da ciascun membro d'equipaggio di cabina, membro d'equipaggio aggiuntivo e occupante, indipendentemente dal sedile che occupa; e
 - (4) un dispositivo per allarmare l'equipaggio di condotta in caso di perdita di pressione.
- (c) Nel caso dei velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo l'8 novembre 1998 ed utilizzati ad altitudini-pressione superiori a 25 000 ft o utilizzati a 25 000 ft o al di sotto in condizioni che non consentirebbero di scendere in sicurezza a 13 000 ft entro 4 minuti, i distributori di ossigeno individuali di cui alla lettera b), punto 3, devono essere a presentazione automatica.
- (d) Il numero totale di distributori e di prese di cui alla lettera b), punto 3, e alla lettera c) deve essere superiore di almeno il 10 % al numero di sedili. I distributori in eccesso devono essere distribuiti equamente all'interno della cabina.
- (e) In deroga alla lettera a), i requisiti in materia di alimentazione in ossigeno per i membri d'equipaggio di cabina, membri d'equipaggio aggiuntivi e passeggeri per i velivoli non certificati per altitudini superiori a 25 000 ft, possono essere ridotti a quelli richiesti, per l'intera durata del volo ad altitudini-pressione cabina comprese tra 10 000 e 13 000 ft, per tutti i membri d'equipaggio di cabina richiesti e per almeno il 10 % dei passeggeri, a condizione che, in qualunque punto della rotta da seguire, il velivolo possa scendere in sicurezza in meno di 4 minuti ad un'altitudine-pressione cabina di 13 000 ft.
- (f) La minima alimentazione in ossigeno richiesta nella tabella 1, riga 1 voce (b)(1) e riga 2, deve includere la quantità di ossigeno necessaria per un rateo di discesa costante dall'altitudine operativa massima certificata per il velivolo a 10 000 ft in 10 minuti più 20 minuti di volo a 10 000 ft.
- (g) La minima alimentazione in ossigeno richiesta nella tabella 1, riga 1 voce 1(b)(2), deve includere la quantità di ossigeno necessaria per un rateo di discesa costante dall'altitudine operativa massima certificata per il velivolo a 10 000 ft in 10 minuti più 110 minuti di volo a 10 000 ft.
- (h) La minima alimentazione in ossigeno richiesta nella tabella 1, riga 3, deve includere la quantità di ossigeno necessaria per un rateo di discesa costante dall'altitudine operativa massima certificata per il velivolo a 15 000 ft in 10 minuti.

Tabella 1: Requisiti minimi di ossigeno per velivoli pressurizzati

Alimentazione per:	Durata e altitudine-pressione cabina
1) Occupanti dei posti cabina di pilotaggio in servizio di volo	(a) L'intero tempo di volo se l'altitudine-pressione cabina eccede 13 000 ft. (b) Il rimanente tempo di volo se l'altitudine-pressione cabina eccede 10 000 ft ma non eccede 13 000 ft, dopo i primi 30 minuti passati a tali altitudini, ma in nessun caso inferiore a: (1) 30 minuti di alimentazione per i velivoli certificati per volare ad altitudini non superiori a 25 000 ft; e (2) 2 ore di alimentazione per i velivoli certificati per volare ad altitudini superiori a 25 000 ft.
2) Membri d'equipaggio di cabina richiesti	(a) L'intero tempo di volo se l'altitudine-pressione cabina eccede 13 000 ft, ma non meno di 30 minuti di alimentazione. (b) Il rimanente tempo di volo se l'altitudine-pressione cabina eccede 10 000 ft ma non eccede 13 000 ft, dopo i primi 30 minuti passati a tali altitudini.
3) 100 % dei passeggeri *	L'intero tempo di volo se l'altitudine-pressione cabina eccede 15 000 ft, ma in nessun caso meno di 10 minuti di alimentazione.
4) 30 % dei passeggeri *	L'intero tempo di volo se l'altitudine-pressione cabina eccede 14 000 ft ma non eccede 15 000 ft.
5) 10 % dei passeggeri *	Il rimanente tempo di volo se l'altitudine-pressione cabina eccede 10 000 ft ma non eccede 14 000 ft, dopo i primi 30 minuti passati a tali altitudini.

* Il numero di passeggeri di cui alla tabella 1 si riferisce ai passeggeri effettivamente trasportati a bordo, incluse le persone di età inferiore a 24 mesi.

CAT.IDE.A.240 Ossigeno – Velivoli non pressurizzati

I velivoli non pressurizzati utilizzati al di sopra di 10 000 ft devono essere muniti di un sistema in grado di immagazzinare e distribuire l'ossigeno in conformità alla tabella 1.

Tabella 1: Requisiti minimi di ossigeno per velivoli non pressurizzati

Alimentazione per:	Durata e altitudine-pressione cabina
1) Occupanti dei posti cabina di pilotaggio in servizio di volo e membri d'equipaggio che assistono l'equipaggio di condotta nei loro compiti	L'intero tempo di volo ad altitudini-pressione superiori a 10 000 ft.
2) Membri d'equipaggio di cabina richiesti	L'intero tempo di volo ad altitudini-pressione superiori a 13 000 ft e per ogni periodo superiore a 30 minuti ad altitudini-pressione superiori a 10 000 ft ma non superiori a 13 000 ft.
3) Membri d'equipaggio aggiuntivi e 100 % dei passeggeri *	L'intero tempo di volo ad altitudini-pressione superiori a 13 000 ft.
4) 10 % dei passeggeri *	L'intero tempo di volo dopo i 30 minuti ad altitudini-pressione superiori a 10 000 ft ma non superiori a 13 000 ft.

* Il numero di passeggeri di cui alla tabella 1 si riferisce ai passeggeri effettivamente trasportati a bordo, incluse le persone di età inferiore a 24 mesi.

CAT.IDE.A.245 Equipaggiamento protettivo per la respirazione ad uso dell'equipaggio

- (a) Tutti i velivoli pressurizzati e quelli non pressurizzati con una MCTOM superiore a 5 700 kg o con una MOPSC superiore a 19 devono essere dotati di dispositivi respiratori protettivi (PBE) per proteggere gli occhi, il naso e la bocca e per erogare per un periodo non inferiore a 15 minuti:
- (1) ossigeno per ciascun membro d'equipaggio di condotta in servizio in cabina di pilotaggio;
 - (2) gas respirabile per ciascun membro d'equipaggio di cabina richiesto, in prossimità della sua postazione di lavoro; e
 - (3) gas respirabile da un PBE portatile per un membro d'equipaggio di condotta, in prossimità della sua postazione di lavoro, nel caso di velivoli utilizzati con un equipaggio di condotta maggiore di uno e nessun membro d'equipaggio di cabina.
- (b) Un PBE ad uso dell'equipaggio di condotta deve essere installato nella cabina di pilotaggio e deve essere accessibile per l'utilizzo immediato da ciascun membro d'equipaggio di condotta richiesto alla sua postazione di lavoro.
- (c) Un PBE ad uso dell'equipaggio di cabina deve essere installato in prossimità di ogni postazione di lavoro dei membri d'equipaggio di cabina richiesti.

- (d) I velivoli devono essere dotati di un PBE portatile supplementare installato in prossimità degli estintori a mano di cui alla norma CAT.IDE.A.250, o in prossimità dell'entrata del compartimento di carico, nel caso in cui l'estintore si trovi all'interno del compartimento di carico.
- (e) Un PBE, quando in funzione, non deve impedire le comunicazioni richieste dalle norme CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 e CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Estintori a mano

- (a) I velivoli devono essere dotati di almeno un estintore a mano in cabina di pilotaggio.
- (b) Almeno un estintore a mano deve trovarsi in ogni area di servizio, o deve essere facilmente accessibile per essere usato in ogni area di servizio, che non sia sul ponte passeggeri principale.
- (c) Almeno un estintore a mano deve essere disponibile ed utilizzabile in ogni compartimento di carico o bagagli di classe A o di classe B ed in ogni compartimento di carico di classe E, accessibile in volo ai membri d'equipaggio.
- (d) Il tipo e il quantitativo di sostanze estinguenti per gli estintori richiesti devono essere adeguati ai tipi di incendi che potrebbero svilupparsi nel compartimento dove deve essere usato l'estintore e, nei compartimenti occupati da passeggeri, devono ridurre al minimo il pericolo di concentrazione di gas tossici.
- (e) I velivoli devono essere dotati di almeno un numero di estintori a mano conformemente alla tabella 1, adeguatamente collocati per essere disponibili all'uso in ciascun compartimento passeggeri.

Tabella 1: Numero di estintori a mano

MOPSC	Numero di estintori
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6
501 – 600	7
da 601 in poi	8

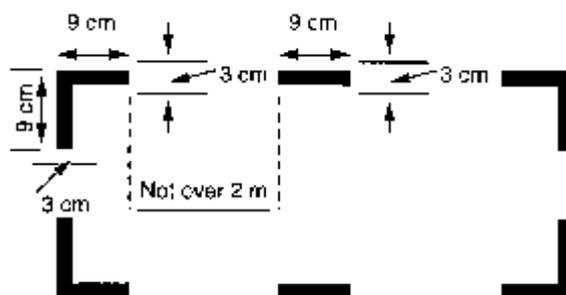
CAT.IDE.A.255 Asce di salvataggio e piedi di porco

- (a) I velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg o con una MOPSC superiore a nove devono essere equipaggiati con almeno un'ascia o un piede di porco in cabina di pilotaggio.
- (b) Nel caso di velivoli con una MOPSC superiore a 200, il velivolo deve trasportare un'ascia ed un piede di porco supplementari, situati nell'area di servizio più arretrata o in prossimità di quest'ultima.
- (c) Le asce ed i piedi di porco posti nel compartimento passeggeri non devono essere visibili ai passeggeri.

CAT.IDE.A.260 Indicazione delle zone di penetrazione della fusoliera

Se zone della fusoliera del velivolo adatte ad essere penetrate dalle squadre di salvataggio durante un'emergenza sono contrassegnate, tali aree devono essere contrassegnate come indicato in figura 1.

Figura 1: Indicazione delle zone di penetrazione della fusoliera



CAT.IDE.A.265 Dispositivi di evacuazione di emergenza

- (a) I velivoli in cui l'altezza della soglia delle uscite di emergenza passeggeri dal suolo è superiore a 1,83 m (6 ft) devono essere dotati di equipaggiamenti ad ogni uscita che permettano ai passeggeri e all'equipaggio di raggiungere in sicurezza il suolo, in caso di emergenza.
- (b) In deroga alla lettera a), tali equipaggiamenti non sono necessari alle uscite di emergenza situate sulle ali, se il percorso di evacuazione previsto sulla struttura del velivolo termina ad un'altezza inferiore a 1,83 m (6 ft) dal suolo con il velivolo a terra, il carrello estratto e gli ipersostentatori alari in posizione di decollo o di atterraggio, a seconda di quale delle due posizioni è più elevata rispetto al suolo.

- (c) I velivoli per i quali è richiesta un'uscita di emergenza separata riservata all'equipaggio di condotta e nei quali il punto più basso dell'uscita di emergenza si trova ad un'altezza superiore a 1,83 m (6 ft) dal suolo devono essere dotati di un sistema che permetta a tutti i membri d'equipaggio di condotta di raggiungere il suolo in sicurezza, in caso di emergenza.
- (d) Le altezze di cui alle lettere a) e c) devono essere misurate:
 - (1) con il carrello estratto; e
 - (2) a seguito della rottura o di un difetto di estrazione di una o più gambe del carrello d'atterraggio, nel caso dei velivoli con un certificato per tipo rilasciato dopo il 31 marzo 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoni

I velivoli con una MOPSC superiore a 60 che trasportano effettivamente uno o più passeggeri devono essere equipaggiati del seguente numero di megafoni portatili a batteria, facilmente accessibili ed utilizzabili dai membri d'equipaggio in caso di evacuazione di emergenza:

- (a) Per ogni ponte passeggeri:

Tabella 1: Numero di megafoni

Numero di sedili passeggeri	Numero di megafoni
da 61 a 99	1
da 100 in poi	2

- (b) Per i velivoli con più di un ponte passeggeri, in tutti i casi in cui il numero di posti passeggeri è superiore a 60, è richiesto almeno un megafono.

CAT.IDE.A.275 Illuminazione di emergenza ed indicazione

- (a) I velivoli con una MOPSC superiore a nove devono essere dotati di un sistema di illuminazione di emergenza con alimentazione indipendente, atto a facilitare l'evacuazione del velivolo.
- (b) Per i velivoli con una MOPSC superiore a 19, il sistema di illuminazione di emergenza di cui alla lettera a) deve comprendere:
 - (1) le fonti d'illuminazione generale della cabina;
 - (2) l'illuminazione interna delle zone delle uscite di emergenza a livello del pavimento;
 - (3) l'illuminazione dei segni di ubicazione e delle indicazioni delle uscite di emergenza;
 - (4) per i velivoli per cui la domanda di certificato per tipo o equivalente è stata introdotta prima del 1° maggio 1972, nei voli di notte, l'illuminazione esterna di tutte le uscite

di emergenza situate sulle ali e delle uscite per le quali è richiesto un sistema di assistenza alla discesa al suolo;

- (5) per i velivoli per cui la domanda di certificato per tipo o equivalente è stata introdotta dopo il 30 aprile 1972, nei voli di notte, l'illuminazione esterna di tutte le uscite di emergenza passeggeri;
 - (6) per i velivoli per cui il certificato per tipo è stato rilasciato per la prima volta a partire dal 31 dicembre 1957, un sistema di indicazione del percorso di evacuazione in prossimità del pavimento nei compartimenti passeggeri.
- (c) Per i velivoli che hanno una MOPSC inferiore o uguale a 19 e che sono certificati per il tipo conformemente al codice di aeronavigabilità dell'Agenzia, il sistema di illuminazione di emergenza di cui alla lettera a) deve includere gli equipaggiamenti indicati alla lettera b), dal punto 1 al punto 3.
- (d) Per i velivoli che hanno una MOPSC inferiore o uguale a 19 e che non sono certificati conformemente al codice di aeronavigabilità dell'Agenzia, il sistema di illuminazione di emergenza di cui alla lettera a) deve includere gli equipaggiamenti indicati alla lettera b), punto 1.
- (e) I velivoli con una MOPSC inferiore o uguale a 9, utilizzati di notte, devono essere dotati di una fonte d'illuminazione generale della cabina per facilitare l'evacuazione del velivolo.

CAT.IDE.A.280 Trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT)

- (a) I velivoli con una MOPSC superiore a 19 devono essere dotati di almeno:
- (1) due ELT, uno dei quali deve essere automatico, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° luglio 2008; o
 - (2) un ELT automatico o due ELT di qualunque tipo, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta entro il 1° luglio 2008.
- (b) I velivoli con una MOPSC inferiore o uguale a 19 devono essere dotati di almeno:
- (1) un ELT automatico, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° luglio 2008; o
 - (2) un ELT di qualunque tipo, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta entro il 1° luglio 2008.
- (c) Un ELT di qualunque tipo deve essere in grado di trasmettere su 121.5 MHz e 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Voli sopra l'acqua

- (a) I seguenti velivoli devono essere dotati di un giubbotto salvagente per ogni persona a bordo o di un mezzo galleggiante equivalente per ogni persona a bordo di età inferiore a 24 mesi, posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile o dalla cuccetta della persona cui è destinato:
- (1) velivoli terrestri per voli su una distesa d'acqua a più di 50 NM dalla costa o se devono decollare da un aeroporto o atterrare ad un aeroporto dove la traiettoria di decollo o di avvicinamento è disposta in modo tale, sopra l'acqua, che in caso di problemi esista la probabilità di un ammaraggio forzato; e
 - (2) idrovolanti per voli sull'acqua.
- (b) Ciascun giubbotto salvagente o mezzo galleggiante equivalente deve essere dotato di un sistema di illuminazione elettrica per facilitare la localizzazione delle persone.
- (c) Gli idrovolanti utilizzati per voli sull'acqua devono essere equipaggiati con:
- (1) un'ancora galleggiante e di altro equipaggiamento necessario per facilitare l'ormeggio, l'ancoraggio o la manovra dell'idrovolante sull'acqua, appropriato alle sue dimensioni, al suo peso e alle sue caratteristiche di manovrabilità; e
 - (2) equipaggiamenti che permettano di emettere i segnali acustici prescritti nei regolamenti internazionali al fine di evitare le collisioni in mare, se applicabile.
- (d) I velivoli utilizzati sull'acqua ad una distanza dalla terra idonea per effettuare un atterraggio di emergenza, maggiore della distanza corrispondente a:
- (1) 120 minuti alla velocità di crociera o 400 NM, a seconda di quale delle due è minore, nel caso di velivoli in grado di continuare il volo verso un aeroporto in caso di avaria del/i motore/i critico/i che si verifichi in qualsiasi punto della rotta o delle deviazioni previste; o
 - (2) per tutti gli altri velivoli, 30 minuti alla velocità di crociera o 100 NM, a seconda di quale delle due è minore,
- devono essere dotati degli equipaggiamenti specificati alla lettera e).
- (e) I velivoli che soddisfano i requisiti di cui alla lettera d) devono trasportare a bordo i seguenti equipaggiamenti:
- (1) un numero sufficiente di canotti di salvataggio per trasportare tutte le persone a bordo, posti in un luogo facilmente accessibile in caso di emergenza e di dimensioni sufficienti per accomodare tutti i sopravvissuti nel caso della perdita di un canotto della capacità nominale più grande;
 - (2) una luce di localizzazione di sopravvivenza in ciascun canotto di salvataggio;
 - (3) un equipaggiamento di sopravvivenza comprendente i mezzi per mantenersi in vita, adeguati al tipo di volo da intraprendere; e

- (4) almeno due ELT di sopravvivenza (ELT(S)).

CAT.IDE.A.305 Equipaggiamento di sopravvivenza

- (a) I velivoli impiegati in regioni dove le operazioni di ricerca e di salvataggio sarebbero particolarmente difficili, devono essere dotati dei seguenti equipaggiamenti:
- (1) equipaggiamento di segnalazione che permette di inviare i segnali di soccorso;
 - (2) almeno un ELT(S); e
 - (3) l'equipaggiamento di sopravvivenza supplementare per l'itinerario da seguire, tenendo conto del numero di passeggeri a bordo.
- (b) L'equipaggiamento di sopravvivenza supplementare specificato alla lettera a), punto 3, non è obbligatorio a bordo se il velivolo:
- (1) rimane a una distanza da una zona dove le operazioni di ricerca e di salvataggio non sono particolarmente difficili, inferiore a:
 - (i) 120 minuti di volo alla velocità di crociera con un motore inoperativo per i velivoli in grado di continuare il volo fino ad un aeroporto in caso di avaria del/i motore/i critico/i che si verifichi in qualsiasi punto della rotta o delle deviazioni previste; o
 - (ii) 30 minuti alla velocità di crociera per tutti gli altri velivoli,oppure
 - (2) non si allontana oltre la distanza corrispondente a 90 minuti di volo alla velocità di crociera da una zona in cui si può effettuare un atterraggio di emergenza, per i velivoli certificati secondo le norme di aeronavigabilità applicabili.

CAT.IDE.A.325 Cuffia

- (a) I velivoli devono essere dotati di una cuffia dotata di un microfono o laringofono o equivalente per ciascun membro d'equipaggio di condotta alla propria postazione nella cabina di pilotaggio.
- (b) I velivoli impiegati in voli IFR o di notte devono essere dotati di un tasto di trasmissione sul volantino per ciascun membro d'equipaggio di condotta richiesto.

CAT.IDE.A.330 Apparecchiature radio

- (a) I velivoli devono essere dotati delle apparecchiature radio richieste dai requisiti dello spazio aereo applicabili.
- (b) Le apparecchiature radio devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Pannello di selezione audio

I velivoli impiegati in voli IFR devono essere dotati di un pannello di selezione audio accessibile da ciascun membro d'equipaggio di condotta richiesto.

CAT.IDE.A.340 Apparecchiature radio per operazioni VFR su rotte navigabili con riferimento visivo al suolo

I velivoli impiegati in voli VFR sulle rotte navigabili con riferimento visivo al suolo devono essere dotati di un'apparecchiatura di radiocomunicazione necessaria, in condizioni di propagazione radio normali, per svolgere le seguenti funzioni:

- (a) comunicazione con le stazioni di terra appropriate;
- (b) comunicazione con i servizi di controllo del traffico aereo appropriati da un punto qualsiasi dello spazio aereo controllato all'interno del quale deve volare il velivolo; e
- (c) ricezione delle informazioni meteorologiche.

CAT.IDE.A.345 Apparatì di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo

- (a) I velivoli impiegati in IFR, o in VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo devono essere dotati di apparati di comunicazione radio ed apparati di navigazione conformi ai requisiti dello spazio aereo applicabili.
- (b) L'apparecchiatura di comunicazione radio deve includere almeno due sistemi di comunicazione radio indipendenti al fine di poter comunicare, in condizioni operative normali, con le stazioni di terra appropriate da qualunque punto della rotta, inclusi eventuali dirottamenti.
- (c) In deroga alla lettera b), i velivoli utilizzati in operazioni a corto raggio nello spazio aereo soggetto alle specifiche delle prestazioni minime di navigazione nord atlantiche (NAT MNPS) e che non attraversano il Nord Atlantico devono essere dotati di almeno un sistema di comunicazione a lungo raggio, nel caso in cui delle procedure di comunicazione alternative siano pubblicate per il relativo spazio aereo.
- (d) I velivoli devono essere dotati di apparati di navigazione sufficienti ad assicurare che, nel caso di un'avaria di un apparato in qualunque fase del volo, gli apparati rimanenti permettano una navigazione in sicurezza conformemente al piano di volo.
- (e) I velivoli utilizzati in voli nei quali è previsto di atterrare in IMC devono essere dotati di apparati adeguati in grado di fornire la guida fino ad un punto dal quale può essere svolto un atterraggio in VMC per ciascun aeroporto dove si intende atterrare in IMC e per ciascun aeroporto alternato.

CAT.IDE.A.350 Trasponditore

I velivoli devono essere equipaggiati con un trasponditore SSR con capacità di riporto automatico della quota e qualsiasi altra capacità del trasponditore SSR richiesta dalla rotta.

CAT.IDE.A.355 Gestione elettronica dei dati di navigazione

- (a) L'operatore può soltanto utilizzare i prodotti di dati elettronici di navigazione che supportino un'applicazione di navigazione che soddisfa delle norme di integrità adeguate all'uso previsto dei dati.
- (b) Se i prodotti di dati elettronici di navigazione supportano un'applicazione di navigazione richiesta per un'operazione per la quale la parte SPA richiede un'approvazione, l'operatore deve dimostrare all'autorità competente che il processo applicato e i prodotti soddisfano le norme di integrità adeguate all'uso previsto dei dati.
- (c) L'operatore deve monitorare continuamente l'integrità del processo e dei prodotti direttamente o tramite monitoraggio della conformità di terze parti.
- (d) L'operatore deve assicurare la tempestiva distribuzione ed inserimento dei dati elettronici di navigazione, attuali ed inalterati, in tutti i velivoli che necessitano tali dati.

Sezione 2 – Elicotteri

CAT.IDE.H.100 Strumenti ed equipaggiamenti – generalità

- (a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dalla presente parte devono essere approvati in conformità al regolamento (CE) n. 1702/2003, con l'eccezione dei seguenti:
- (1) fusibili di ricambio;
 - (2) torce portatili individuali;
 - (3) un orologio di precisione;
 - (4) il porta carte;
 - (5) i kit di pronto soccorso;
 - (6) i megafoni;
 - (7) gli equipaggiamenti di sopravvivenza e di segnalazione;
 - (8) le ancore galleggianti e gli equipaggiamenti per ormeggio; e
 - (9) i dispositivi di sicurezza per bambini.
- (c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dalla presente parte che non necessitano di un'approvazione in conformità al regolamento (CE) n. 1702/2003, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:
- (1) le informazioni fornite da questi strumenti, equipaggiamenti o accessori non possono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta per soddisfare l'allegato 1 al regolamento (CE) n. 216/2008 o le norme CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 e CAT.IDE.H.345; e
 - (2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono influenzare l'aeronavigabilità dell'elicottero, anche in casi di avarie o malfunzionamenti.
- (d) Se l'equipaggiamento deve essere utilizzato da un membro d'equipaggio di condotta alla propria postazione di lavoro durante il volo, deve essere facile da utilizzare da quella postazione. Se un elemento di equipaggiamento deve essere utilizzato da più di un membro d'equipaggio di condotta, deve essere installato in modo da essere facilmente utilizzabile da tutte le postazioni dalle quali deve essere utilizzato.
- (e) Gli strumenti utilizzati da un membro qualunque dell'equipaggio di condotta sono disposti in modo da permettere al membro d'equipaggio di condotta di vederne facilmente le indicazioni dalla propria postazione, con il minimo spostamento possibile dalla sua posizione e dal suo asse di visione normale quando guarda in avanti lungo la traiettoria di volo.

- (f) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

CAT.IDE.H.105 Equipaggiamento minimo per il volo

Un volo non può essere iniziato nel caso in cui uno degli strumenti dell'elicottero o uno degli equipaggiamenti o delle funzioni richieste per il volo sia inoperativo o mancante, a meno che:

- (a) l'elicottero sia utilizzato conformemente alla MEL dell'operatore; o
- (b) l'operatore sia approvato dall'autorità competente ad operare l'elicottero entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL).

CAT.IDE.H.115 Luci operative

- (a) Gli elicotteri utilizzati in voli VFR di giorno devono essere dotati di un sistema di luci anticollisione.
- (b) Gli elicotteri utilizzati di notte o in voli IFR devono, in aggiunta alla lettera a), essere equipaggiati con:
 - (1) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico di bordo, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali ad un impiego sicuro dell'elicottero;
 - (2) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico di bordo, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutto il compartimento passeggeri;
 - (3) una torcia portatile individuale per ogni membro d'equipaggio minimo richiesto facilmente accessibile ai membri d'equipaggio quando occupano la propria postazione di lavoro;
 - (4) fanali di navigazione/posizione;
 - (5) due luci d'atterraggio delle quali almeno una sia regolabile in volo in modo da illuminare il suolo davanti ed al di sotto dell'elicottero ed il suolo in entrambi i lati dell'elicottero; e
 - (6) luci che permettano di conformarsi alla normativa internazionale sulla prevenzione delle collisioni in mare qualora l'elicottero sia anfibo.

CAT.IDE.H.125 Operazioni VFR di giorno – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

Gli elicotteri utilizzati in voli VFR di giorno devono essere equipaggiati con i seguenti equipaggiamenti disponibili alle stazioni pilota:

- (a) Un dispositivo per misurare ed indicare:

- (1) la direzione magnetica;
 - (2) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - (3) l'altitudine-p pressione;
 - (4) la velocità indicata;
 - (5) la velocità verticale;
 - (6) lo sbandamento.
- (b) Un dispositivo per indicare:
- (1) la temperatura dell'aria esterna; e
 - (2) quando gli strumenti di bordo richiesti non ricevono un'adeguata potenza elettrica.
- (c) Se sono richiesti due piloti, la stazione del secondo pilota deve avere dei dispositivi aggiuntivi per indicare:
- (1) l'altitudine-p pressione;
 - (2) la velocità indicata;
 - (3) la velocità verticale; e
 - (4) lo sbandamento.
- (d) Gli elicotteri con una MCTOM superiore a 3 175 kg o ogni elicottero utilizzato per voli sull'acqua quando si trovi fuori dalla portata visiva della terra o quando la visibilità è inferiore a 1 500 m, un dispositivo per misurare ed indicare:
- (1) assetto; e
 - (2) direzione.
- (e) Un dispositivo per prevenire il malfunzionamento degli anemometri dovuti a condensazione o ghiacciamento per gli elicotteri con una MCTOM superiore a 3 175 kg o una MOPSC superiore a 9.

CAT.IDE.H.130 Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

Gli elicotteri utilizzati in voli VFR di notte o in voli IFR devono essere equipaggiati con i seguenti equipaggiamenti disponibili alle stazioni pilota:

- (a) Un dispositivo per misurare ed indicare:
- (1) la direzione magnetica;

- (2) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - (3) la velocità indicata;
 - (4) la velocità verticale;
 - (5) lo sbandamento;
 - (6) assetto; e
 - (7) direzione giroscopica;
- (b) Due dispositivi per misurare ed indicare l'altitudine-pressione. Per voli a pilotaggio singolo in VFR di notte, un altimetro barometrico può essere sostituito con un radio altimetro.
- (c) Un dispositivo per indicare:
- (1) la temperatura dell'aria esterna; e
 - (2) quando gli strumenti di bordo richiesti non ricevono un'adeguata potenza elettrica.
- (d) Un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti ai sistemi per l'indicazione della velocità richiesti alla lettera a), punto 3, e lettera h), punto 2, dovuti a condensazione o ghiacciamento.
- (e) Un dispositivo per indicare all'equipaggio di condotta l'avaria ai dispositivi richiesti alla lettera d) per gli elicotteri:
- (1) il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° agosto 1999; o
 - (2) il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato prima del 1° agosto 1999 con una MCTOM superiore a 3 175 kg o con una MOPSC superiore a nove.
- (f) Un dispositivo di emergenza per misurare ed indicare l'assetto che:
- (1) è alimentato continuamente durante le normali operazioni e che, in caso di avaria totale del sistema normale di generazione di elettricità, è alimentato da una sorgente elettrica indipendente;
 - (2) che funziona indipendentemente da ogni altro dispositivo per la misurazione ed indicazione dell'assetto;
 - (3) può essere utilizzato da entrambe le stazioni pilota;
 - (4) che funziona automaticamente in caso di avaria totale del sistema normale di generazione di elettricità;
 - (5) il cui funzionamento è garantito per un minimo di 30 minuti o il tempo richiesto per raggiungere un sito per l'atterraggio alternativo se si opera su terreno ostile o fuori costa, quali delle due è superiore, dopo l'avaria totale del sistema normale di

generazione di elettricità, tenendo conto degli altri carichi che influiscono sul generatore di emergenza e delle procedure operative;

- (6) è illuminato adeguatamente durante tutte le fasi dell'operazione; e
 - (7) è associato con un dispositivo per indicare all'equipaggio di condotta quando si trovi ad operare con la sua sorgente indipendente di alimentazione, incluso il caso in cui sia alimentato dal generatore di emergenza.
- (g) Una sorgente alternata di pressione statica per misurare l'altitudine, velocità e velocità verticale.
- (h) Se sono richiesti due piloti, la stazione del secondo pilota deve avere dei dispositivi separati per indicare:
- (1) l'altitudine-pressione;
 - (2) la velocità indicata;
 - (3) la velocità verticale;
 - (4) lo sbandamento;
 - (5) assetto; e
 - (6) direzione giroscopica;
- (i) Per i voli in IFR, un porta carte posizionato in modo da permettere una facile lettura e dotato di un sistema di illuminazione per voli di notte.

CAT.IDE.H.135 Equipaggiamenti supplementari per operazioni con un solo pilota in regime IFR

Gli elicotteri impiegati in voli IFR con un solo pilota devono essere dotati di un pilota automatico in grado di assicurare almeno il mantenimento di quota e di rotta.

CAT.IDE.H.145 Radio altimetri

- (a) Gli elicotteri impiegati in voli sull'acqua devono essere equipaggiati con un radio altimetro in grado di emettere un allarme acustico al di sotto di un'altezza prefissata e un allarme visivo ad un'altezza selezionabile dal pilota, quando si trovi ad operare:
- (1) al di fuori della portata visiva della costa;
 - (2) se la visibilità è inferiore a 1 500 m;
 - (3) di notte; o
 - (4) ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 3 minuti alla velocità di crociera normale.

CAT.IDE.H.160 Sistema meteorologico di bordo

Gli elicotteri con una MOPSC superiore a 9 ed utilizzati in voli IFR o di notte devono essere dotati di un sistema meteorologico di bordo se le previsioni meteorologiche prevedono che possano verificarsi sulla rotta temporali, o altre condizioni meteorologiche potenzialmente pericolose, rilevabili con un sistema meteorologico di bordo.

CAT.IDE.H.165 Equipaggiamento aggiuntivo per operazioni di notte in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio

- (a) Gli elicotteri impiegati di notte in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o effettive devono essere dotati di un mezzo che permetta di illuminare o di rivelare la formazione di ghiaccio.
- (b) Il sistema di illuminazione non deve provocare abbagliamenti diretti o indiretti che possano disturbare i membri d'equipaggio nello svolgimento dei loro compiti.

CAT.IDE.H.170 Sistema interfonico per i membri d'equipaggio di condotta

Gli elicotteri a bordo dei quali è richiesta la presenza di più di un membro d'equipaggio di condotta devono essere dotati di un sistema interfonico per l'equipaggio di condotta che comprenda cuffie e microfoni ad uso di tutti i membri d'equipaggio di condotta.

CAT.IDE.H.175 Sistema interfonico di bordo

Gli elicotteri devono essere dotati di un sistema interfonico di bordo se trasportano un membro d'equipaggio diverso da un membro d'equipaggio di condotta.

CAT.IDE.H.180 Sistema di avviso ai passeggeri

- (a) Gli elicotteri con una MOPSC superiore a 9 devono essere dotati di un sistema di avviso ai passeggeri, con l'eccezione dei casi seguenti:
 - (1) per gli elicotteri con una MOPSC superiore a 9 ed inferiore a 20, se:
 - (i) l'elicottero è progettato senza una paratia tra il pilota e i passeggeri; e
 - (ii) l'operatore è in grado di dimostrare che durante il volo la voce del pilota può essere udibile e comprensibile in tutti i posti passeggeri.

CAT.IDE.H.185 Fonoregistratori in cabina di pilotaggio

- (a) I seguenti tipi di elicotteri devono essere dotati di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR):
 - (1) tutti gli elicotteri con una MCTOM superiore a 7 000 kg; e

- (2) gli elicotteri con una MCTOM superiore a 3 175 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 1987.
- (b) Il CVR deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno:
- (1) nelle 2 ore precedenti per gli elicotteri di cui alla lettera a), punti 1 e 2, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016;
 - (1) nell'ora precedente per gli elicotteri di cui alla lettera a), punto 1, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° agosto 1999 e prima del 1° gennaio 2016;
 - (3) nei 30 minuti precedenti per gli elicotteri di cui alla lettera a), punto 1, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° agosto 1999; o
 - (4) nei 30 minuti precedenti per gli elicotteri di cui alla lettera a), punto 2, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° gennaio 2016.
- (c) Il CVR deve registrare, con riferimento ad una scala del tempo:
- (1) le comunicazioni radio trasmesse o ricevute dalla cabina di pilotaggio;
 - (2) le comunicazioni vocali dei membri d'equipaggio di condotta effettuate tramite il sistema interfonico e il sistema di avviso ai passeggeri, se installato;
 - (3) l'ambiente sonoro della cabina di pilotaggio, inclusi, senza interruzione:
 - (i) per gli elicotteri il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° agosto 1999, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono dell'equipaggio;
 - (ii) per gli elicotteri il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° agosto 1999, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono dell'equipaggio, se applicabile;
- e
- (4) la voce o i segnali acustici che identificano gli aiuti alla navigazione o all'avvicinamento inviati in una cuffia o in un altoparlante.
- (d) Il CVR deve iniziare a registrare prima che l'elicottero si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando l'elicottero non è più in grado di muoversi con i propri mezzi.
- (e) In aggiunta alla lettera d), per gli elicotteri di cui alla lettera a), punto 2, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° agosto 1999:

- (1) il CVR deve iniziare a registrare automaticamente prima che l'elicottero si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando l'elicottero non è più in grado di muoversi con i propri mezzi.
 - (2) a seconda della disponibilità di energia elettrica, il CVR deve iniziare a registrare il più presto possibile durante i controlli di cabina prima del volo fino ai controlli di cabina subito dopo lo spegnimento dei motori alla fine del volo.
- (f) Il CVR deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

CAT.IDE.H.190 Registratore dei dati di volo

- (a) I seguenti elicotteri devono essere dotati di un registratore dei dati di volo (FDR) che impieghi un sistema digitale di registrazione e di memorizzazione dei dati e per il quale sia disponibile un sistema che permetta di estrarre facilmente tali dati dal supporto di memorizzazione:
- (1) gli elicotteri con una MCTOM superiore a 3 175 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° agosto 1999; e
 - (2) gli elicotteri con una MCTOM superiore a 7 000 kg, o una MOPSC superiore a 9, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 1989 ma prima del 1° agosto 1999.
- (b) Il registratore dei dati di volo (FDR) deve registrare i parametri necessari per determinare accuratamente:
- (1) la traiettoria di volo, la velocità, l'assetto, la potenza, configurazione ed utilizzo dei motori e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 10 ore di funzionamento per gli elicotteri di cui alla lettera a), punto 1, e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016;
 - (2) la traiettoria di volo, la velocità, l'assetto, la potenza e l'utilizzo dei motori e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 8 ore di funzionamento per gli elicotteri di cui alla lettera a), punto 1, e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° gennaio 2016; o
 - (3) la traiettoria di volo, la velocità, l'assetto, la potenza e l'utilizzo dei motori e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 5 ore di funzionamento per gli elicotteri di cui alla lettera a), punto 2.
- (c) I dati devono essere ottenuti da fonti dell'elicottero che permettano di stabilire una correlazione precisa con le informazioni presentate all'equipaggio di condotta.
- (d) Il registratore dei dati di volo deve iniziare a registrare i dati automaticamente prima che l'elicottero sia in grado di muoversi con i propri mezzi e deve smettere automaticamente dopo che l'elicottero non sia più in grado di muoversi con i propri mezzi.

- (e) Il registratore dei dati di volo deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

CAT.IDE.H.195 RegISTRAZIONI delle comunicazioni dei dati

- (a) Gli elicotteri il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dall'8 aprile 2014 che sono in grado di utilizzare comunicazioni di dati e che sono richiesti di essere equipaggiati con un CVR, devono registrare mediante un registratore, dove applicabile:
 - (1) i messaggi relativi alle comunicazioni dei dati relativi a comunicazioni ATS verso e dall'elicottero, inclusi i messaggi relativi alle seguenti applicazioni:
 - (i) iniziazione delle comunicazioni dei dati;
 - (ii) comunicazione controllore-pilota;
 - (iii) sorveglianza indirizzata;
 - (iv) informazioni di volo;
 - (v) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, sorveglianza delle trasmissioni a bordo;
 - (vi) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, dati relativi al controllo operativo dell'aeromobile; e
 - (vii) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, immagini;
 - (2) informazioni che permettano di effettuare una correlazione tra i dati associati relativi alle comunicazioni dei dati e registrate separatamente dall'elicottero; e
 - (3) informazioni relative all'orario e priorità dei messaggi relativi alle comunicazioni dei dati, tenendo conto dell'architettura del sistema.
- (b) Il registratore deve utilizzare un metodo digitale per registrare e memorizzare i dati e le informazioni e deve essere disponibile un metodo per estrarre prontamente tali dati. Il sistema di registrazione deve essere tale da permettere di associare i dati con quelli registrati al suolo.
- (c) Il registratore deve essere in grado di conservare in memoria i dati registrati per almeno la stessa durata come indicato per i CVR nella norma CAT.IDE.H.185.
- (d) Il registratore deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.
- (e) I requisiti applicabili alla logica di inizio e fine della registrazione sono gli stessi dei requisiti applicabili per il CVR contenuti nella norma CAT.IDE.H.185, lettere d) e e).

CAT.IDE.H.200 Registratore combinato

Il rispetto dei requisiti in materia di CVR e FDR può essere conseguito tramite l'utilizzo di un registratore combinato.

CAT.IDE.H.205 Posti a sedere, cinture di sicurezza, sistemi di vincolo e dispositivi di sicurezza per bambini

- (a) Gli elicotteri devono essere equipaggiati con:
- (1) un posto o una cuccetta per ogni persona a bordo di età uguale o superiore a 24 mesi;
 - (2) posto per i membri d'equipaggio di cabina;
 - (3) una cintura di sicurezza per ogni posto passeggero e bretelle per ogni cuccetta;
 - (4) per gli elicotteri il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° agosto 1999, una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto per ogni posto passeggeri per ogni passeggero di età uguale o maggiore di 24 mesi;
 - (5) un dispositivo di sicurezza per bambini (CRD) per ogni persona a bordo di età inferiore a 24 mesi;
 - (6) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto che incorpori un sistema che trattiene automaticamente il busto dell'occupante in caso di decelerazione rapida in ogni posto dell'equipaggio di condotta; e
 - (7) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto sui sedili per l'equipaggio di cabina minimo richiesto.
- (b) Una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto deve:
- (1) avere un unico punto di sgancio;
 - (2) includere due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possono essere utilizzate indipendentemente.

CAT.IDE.H.210 Segnali Allacciare le cinture di sicurezza e Vietato fumare

Gli elicotteri nei quali dal posto di pilotaggio non si possano vedere tutti i sedili passeggeri devono essere dotati di un sistema di segnalazione per informare tutti i passeggeri ed i membri d'equipaggio di cabina quando devono essere allacciate le cinture e quando è vietato fumare.

CAT.IDE.H.220 Kit di pronto soccorso

- (a) Gli elicotteri devono essere equipaggiati con almeno un kit di pronto soccorso.
- (b) I kit di pronto soccorso devono essere:

- (1) facilmente accessibili per l'uso; e
- (2) mantenuti aggiornati.

CAT.IDE.H.240 Ossigeno – Elicotteri non pressurizzati

Gli elicotteri non pressurizzati utilizzati al di sopra di 10 000 ft devono essere muniti di un sistema in grado di immagazzinare e distribuire l'ossigeno in conformità alle seguenti tabelle.

Tabella 1: Requisiti minimi di ossigeno per elicotteri complessi non pressurizzati

Alimentazione per:	Durata e altitudine-pressione cabina
1) Occupanti dei sedili in cabina di pilotaggio in servizio di cabina di pilotaggio e membri d'equipaggio che assistono l'equipaggio di condotta nei loro compiti	L'intero tempo di volo ad altitudini-pressione superiori a 10 000 ft.
2) Membri d'equipaggio di cabina richiesti	L'intero tempo di volo ad altitudini-pressione superiori a 13 000 ft e per ogni periodo superiore a 30 minuti ad altitudini-pressione superiori a 10 000 ft ma non superiori a 13 000 ft.
3) Membri d'equipaggio aggiuntivi e 100 % dei passeggeri *	L'intero tempo di volo ad altitudini-pressione superiori a 13 000 ft.
4) 10 % dei passeggeri *	L'intero tempo di volo dopo i 30 minuti ad altitudini-pressione superiori a 10 000 ft ma non superiori a 13 000 ft.

* Il numero di passeggeri di cui alla tabella 1 si riferisce ai passeggeri effettivamente trasportati a bordo, incluse le persone di età inferiore a 24 mesi.

Tabella 2: Requisiti minimi di ossigeno per elicotteri non complessi non pressurizzati

Alimentazione per:	Durata e altitudine-pressione cabina
1) Occupanti dei sedili in cabina di pilotaggio in servizio di cabina di pilotaggio, membri d'equipaggio che assistono l'equipaggio di condotta nei loro compiti e membri d'equipaggio di cabina richiesti	L'intero tempo di volo ad altitudini-pressione superiori a 13 000 ft e per ogni periodo superiore a 30 minuti ad altitudini-pressione superiori a 10 000 ft ma non superiori a 13 000 ft.
2) Membri d'equipaggio aggiuntivi e 100 % dei passeggeri *	L'intero tempo di volo ad altitudini-pressione superiori a 13 000 ft.

3) 10 % dei passeggeri *	L'intero tempo di volo dopo i 30 minuti ad altitudini-p pressione superiori a 10 000 ft ma non superiori a 13 000 ft.
--------------------------	---

* Il numero di passeggeri di cui alla tabella 2 si riferisce ai passeggeri effettivamente trasportati a bordo, incluse le persone di età inferiore a 24 mesi.

CAT.IDE.H.250 Estintori a mano

- (a) Gli elicotteri devono essere dotati di almeno un estintore a mano in cabina di pilotaggio.
- (b) Almeno un estintore a mano deve trovarsi in ogni area di servizio, o deve essere facilmente accessibile per essere usato in ogni area di servizio, che non sia sul ponte passeggeri principale.
- (c) Almeno un estintore a mano deve essere disponibile all'uso in ciascun compartimento di carico accessibile ai membri d'equipaggio durante il volo.
- (d) Il tipo e il quantitativo di sostanze estinguenti per gli estintori richiesti devono essere adeguati ai tipi di incendi che potrebbero svilupparsi nel compartimento dove deve essere usato l'estintore e, nei compartimenti occupati da passeggeri, devono ridurre al minimo il pericolo di concentrazione di gas tossici.
- (e) L'elicottero deve essere dotato di almeno un numero di estintori a mano conformemente alla tabella 1, adeguatamente collocati per essere disponibili all'uso in ciascun compartimento passeggeri.

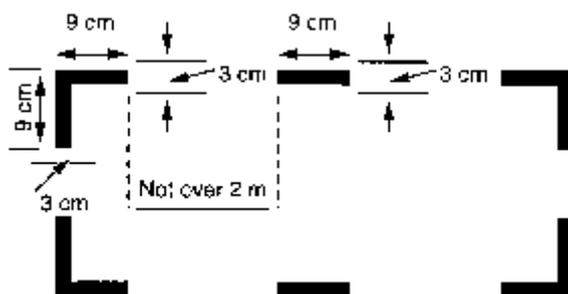
Tabella 1: Numero di estintori a mano

MOPSC	Numero di estintori
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3

CAT.IDE.H.260 Indicazione delle zone di penetrazione della fusoliera

Se zone della fusoliera dell'elicottero adatte ad essere penetrate dalle squadre di salvataggio durante un'emergenza sono contrassegnate, tali aree devono essere contrassegnate come indicato in figura 1.

Figura 1: Indicazione delle zone di penetrazione della fusoliera



CAT.IDE.H.270 Megafoni

Gli elicotteri con una MOPSC superiore a 19 devono essere equipaggiati con un megafono portatile a batteria, facilmente accessibile ed utilizzabile dai membri d'equipaggio in caso di evacuazione di emergenza.

CAT.IDE.H.275 Illuminazione di emergenza ed indicazione

- (a) Gli elicotteri con una MOPSC superiore a 19 devono essere dotati di:
- (1) un sistema di illuminazione di emergenza con alimentazione indipendente per fornire una sorgente di illuminazione generale in cabina al fine di facilitare l'evacuazione dell'elicottero; e
 - (2) segni di ubicazione e delle indicazioni delle uscite di emergenza visibili di giorno o al buio.
- (b) Gli elicotteri devono essere dotati di segni di ubicazione delle uscite di emergenza visibili di giorno o al buio quando sono utilizzati:
- (1) in prestazioni di classe 1 o 2 in volo sull'acqua ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera; o
 - (2) in prestazioni di classe 3 in voli sull'acqua ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 3 minuti di volo alla velocità normale di crociera.

CAT.IDE.H.280 Trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT)

- (a) Gli elicotteri devono essere equipaggiati con almeno un ELT automatico.
- (b) Gli elicotteri impiegati in prestazioni di classe 1 o 2 in operazioni fuori costa sull'acqua in un ambiente ostile e ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera devono essere equipaggiati con un ELT a presentazione automatica (ELT(AD)).

- (c) Un ELT di qualunque tipo deve essere in grado di trasmettere su 121.5 MHz e 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Giubbotti di salvataggio

- (a) Gli elicotteri devono essere dotati di un giubbotto salvagente per ogni persona a bordo o di un mezzo galleggiante equivalente per ogni persona a bordo di età inferiore a 24 mesi, posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile o dalla cuccetta della persona cui è destinato, quando vengono impiegati in:
- (1) prestazioni di classe 1 o 2 in voli sull'acqua ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera;
 - (2) prestazioni di classe 3 in voli sull'acqua oltre la distanza dalla costa di autorotazione;
o
 - (3) prestazioni di classe 1 o 2 se si decolla o si atterra ad un aeroporto o sito operativo dove il sentiero di decollo o di atterraggio è sull'acqua.
- (b) Ciascun giubbotto salvagente o mezzo galleggiante equivalente deve essere dotato di un sistema di illuminazione elettrica per facilitare la localizzazione delle persone.

CAT.IDE.H.295 Tute termiche per l'equipaggio

Ciascun membro d'equipaggio deve indossare una tuta termica nei seguenti casi:

- (a) in prestazioni di classe 1 o 2 in voli sull'acqua come supporto ad operazioni fuori costa, ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera, nei casi in cui le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante indicano che la temperatura del mare sia inferiore a 10°C durante il volo, o quando il tempo di salvataggio stimato eccede il tempo di sopravvivenza stimato; o
- (b) in prestazioni di classe 3 in voli sull'acqua oltre la distanza di autorotazione o una distanza dalla costa per effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, nei casi in cui le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante indicano che la temperatura del mare sia inferiore a 10°C durante il volo.

CAT.IDE.H.300 Canotti di salvataggio, ELT di sopravvivenza ed equipaggiamento di sopravvivenza per voli prolungati sopra l'acqua

- (a) Gli elicotteri impiegati:
- (1) in prestazioni di classe 1 o 2 in volo sull'acqua ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera; o
 - (2) in prestazioni di classe 3 in voli sull'acqua ad una distanza corrispondente a più di 3 minuti di volo alla velocità normale di crociera, devono essere equipaggiati con:
 - (i) nel caso di elicotteri che trasportano meno di 12 persone, almeno un canotto di salvataggio con una capacità nominale non inferiore al numero massimo di

persone a bordo, stivato in modo da facilitare il suo utilizzo durante un'emergenza;

- (ii) nel caso di elicotteri che trasportano più di 11 persone, almeno due canotti di salvataggio sufficienti ad accomodare tutte le persone che possono essere trasportate a bordo e con capacità di sovraccarico corrispondente sufficiente ad accomodare tutte le persone presenti sull'elicottero, stivato in modo da facilitare il suo utilizzo durante un'emergenza;
- (iii) almeno un ELT di sopravvivenza (ELT(S)) per ciascun canotto di salvataggio richiesto; e
- (iv) equipaggiamento di sopravvivenza comprendente i mezzi per mantenersi in vita, adeguati al tipo di volo da intraprendere.

CAT.IDE.H.305 Equipaggiamento di sopravvivenza

Gli elicotteri impiegati in regioni dove le operazioni di ricerca e di salvataggio sarebbero particolarmente difficili, devono essere dotati dei seguenti equipaggiamenti:

- (a) equipaggiamento di segnalazione che permette di inviare i segnali di soccorso;
- (b) almeno un ELT(S); e
- (c) l'equipaggiamento di sopravvivenza supplementare per l'itinerario da seguire, tenendo conto del numero di passeggeri a bordo.

CAT.IDE.H.310 Requisiti aggiuntivi per gli elicotteri impiegati in operazioni fuori costa in un'area di mare ostile

Gli elicotteri impiegati in operazioni fuori costa in un'area di mare ostile, ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera, devono soddisfare i seguenti requisiti:

- (a) Nei casi in cui le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante indicano che la temperatura del mare sia inferiore a 10°C durante il volo, o se il tempo stimato di salvataggio eccede il tempo di sopravvivenza calcolato o il volo è pianificato per essere svolto di notte, tutte le persone a bordo devono indossare una tuta termica.
- (b) Tutti i canotti di salvataggio trasportati in conformità alla norma CAT.IDE.H.300 devono essere installati per essere utilizzabili in condizioni di mare nelle quali l'ammarraggio dell'elicottero, le caratteristiche di galleggiamento e manovrabilità sono state valutate al fine di soddisfare i requisiti di ammaraggio per la certificazione.
- (c) L'elicottero deve essere equipaggiato con un sistema di illuminazione di emergenza con alimentazione indipendente per fornire una sorgente di illuminazione generale in cabina al fine di facilitare l'evacuazione dell'elicottero.

- (d) Tutte le uscite di emergenza, incluse le uscite d'emergenza per l'equipaggio e i mezzi per aprirle devono essere marcate in modo vistoso per guidare gli occupanti che devono utilizzarle di giorno o al buio. Tali indicazioni devono essere progettate per rimanere visibili nei casi in cui l'elicottero sia capovolto e la cabina sommersa.
- (e) Tutte le porte non eiettabili che sono designate come uscite di emergenza in caso di ammaraggio devono avere dei mezzi per bloccarle nella posizione aperta in modo tale da non interferire con l'uscita degli occupanti in qualunque condizione di mare fino alla massima richiesta per la valutazione per l'amaraggio ed il galleggiamento.
- (f) Tutte le porte, finestre o altre aperture nel compartimento passeggeri che sono valutate come idonee allo scopo di un'evacuazione sott'acqua devono essere dotate di mezzi tali da renderle utilizzabili durante un'emergenza.
- (g) I giubbotti di salvataggio devono essere indossati sempre, a meno che i passeggeri o i membri d'equipaggio indossino una tuta termica integrata che soddisfa il requisito combinato della tuta termica e giubbotto di salvataggio.

CAT.IDE.H.315 Elicotteri certificati per l'impiego sull'acqua – Equipaggiamenti vari

Gli elicotteri certificati per voli sull'acqua devono essere equipaggiati con:

- (a) un'ancora galleggiante ed altro equipaggiamento necessario per facilitare l'ormeggio, l'ancoraggio o la manovra dell'elicottero sull'acqua, appropriato alle sue dimensioni, al suo peso e alle sue caratteristiche di manovrabilità; e
- (b) equipaggiamenti che permettano di emettere i segnali acustici prescritti nei regolamenti internazionali al fine di evitare le collisioni in mare, se applicabile.

CAT.IDE.H.320 Tutti gli elicotteri in voli sull'acqua – Ammaraggio

- (a) Gli elicotteri devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'amaraggio in conformità al codice di aeronavigabilità rilevante se vengono impiegati in prestazioni di classe 1 o 2 in voli sull'acqua in un ambiente ostile ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità di crociera normale.
- (b) Gli elicotteri devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'amaraggio in conformità al codice di aeronavigabilità rilevante o equipaggiati con equipaggiamento di galleggiamento di emergenza se impiegati in:
 - (1) prestazioni di classe 1 o 2 in voli sull'acqua in un ambiente non ostile ad una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera;
 - (2) prestazioni di classe 1 o 2 con decollo o atterraggio sull'acqua, eccetto nel caso delle operazioni del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS) nelle quali, al fine di minimizzare l'esposizione, l'atterraggio o il decollo da un sito operativo HEMS situato in un ambiente congestionato viene effettuato sull'acqua; o

- (3) prestazioni di classe 3 in voli sull'acqua oltre la distanza dalla costa per effettuare un atterraggio forzato in sicurezza.

CAT.IDE.H.325 Cuffia

Nei casi in cui sia richiesto un sistema di comunicazione radio e/o un sistema di radionavigazione, l'elicottero deve essere dotato di una cuffia dotata di microfono o equivalente ed un tasto di trasmissione sui comandi di volo per ciascun pilota richiesto e/o membro d'equipaggio alla propria postazione.

CAT.IDE.H.330 Apparecchiature radio

- (a) Gli elicotteri devono essere dotati delle apparecchiature radio richieste dai requisiti dello spazio aereo applicabili.
- (b) Le apparecchiature radio devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Pannello di selezione audio

Gli elicotteri impiegati in voli IFR devono essere dotati di un pannello di selezione audio accessibile da ciascun membro d'equipaggio di condotta richiesto.

CAT.IDE.H.340 Apparecchiature radio per operazioni VFR su rotte navigabili con riferimento visivo al suolo

Gli elicotteri impiegati in voli VFR sulle rotte navigabili con riferimento visivo al suolo devono essere dotati di un'apparecchiatura di radiocomunicazione necessaria, in condizioni di propagazione radio normali, per svolgere le seguenti funzioni:

- (a) comunicazione con le stazioni di terra appropriate;
- (b) comunicazione con i servizi di controllo del traffico aereo appropriati da un punto qualsiasi dello spazio aereo controllato all'interno del quale deve volare il velivolo; e
- (c) ricezione delle informazioni meteorologiche.

CAT.IDE.H.345 Apparecchiature di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo

- (a) Gli elicotteri impiegati in IFR, o in VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo devono essere dotati di apparecchiature di comunicazione radio ed apparecchiature di navigazione conformi ai requisiti dello spazio aereo applicabili.
- (b) L'apparecchiatura di comunicazione radio deve includere almeno due sistemi di comunicazione radio indipendenti al fine di poter comunicare, in condizioni operative

normali, con le stazioni di terra appropriate da qualunque punto della rotta, inclusi eventuali dirottamenti.

- (c) Gli elicotteri devono essere dotati di apparati di navigazione sufficienti ad assicurare che, nel caso di un'avaria di un apparato in qualunque fase del volo, gli apparati rimanenti permettano una navigazione in sicurezza conformemente al piano di volo.
- (d) Gli elicotteri utilizzati in voli nei quali è previsto di atterrare in IMC devono essere dotati di apparati adeguati in grado di fornire la guida fino ad un punto dal quale può essere svolto un atterraggio in VMC per ciascun aeroporto dove si intende atterrare in IMC e per ciascun aeroporto alternato.

CAT.IDE.H.350 Trasponditore

Gli elicotteri devono essere equipaggiati con un trasponditore SSR con capacità di riporto automatico della quota e qualsiasi altra capacità del trasponditore SSR richiesta dalla rotta.

ALLEGATO V

Parte SPA

Capo A – Requisiti generali

SPA.GEN.100 Autorità competente

- (a) L'autorità competente al rilascio di un'approvazione specifica deve essere:
- (1) per gli operatori commerciali, l'autorità dello Stato membro nel quale l'operatore ha la sua sede principale dell'attività; e
 - (2) per gli operatori non commerciali, l'autorità dello Stato nel quale l'operatore è stabilito o residente.
- (b) In deroga alla lettera a), punto 2, per gli operatori non commerciali che utilizzano aeromobili registrati in un paese terzo, i requisiti applicabili di cui alla presente parte per l'approvazione delle seguenti operazioni non si applicano se queste approvazioni sono rilasciate da uno Stato di immatricolazione paese terzo:
- (1) navigazione basata sulle prestazioni (PBN);
 - (2) specifiche delle prestazioni minime di navigazione (MNPS);
 - (3) spazio aereo con minima separazione verticale ridotta (RVSM).

SPA.GEN.105 Richiesta di rilascio di un'approvazione specifica

- (a) L'operatore che richiede per la prima volta il rilascio di un'approvazione specifica deve fornire all'autorità competente la documentazione richiesta al corrispondente capo, insieme alle seguenti informazioni:
- (1) il nome, l'indirizzo e l'indirizzo di corrispondenza del richiedente; e
 - (2) una descrizione dell'operazione prevista.
- (b) L'operatore deve fornire all'autorità competente l'evidenza in merito a:
- (1) al soddisfacimento dei requisiti del corrispondente capo; e
 - (2) che si è tenuto conto dei relativi elementi definiti nei dati di idoneità operativa (OSD) stabiliti secondo la parte 21.

- (c) L'operatore deve conservare la documentazione in merito alle lettere a) e b) almeno per la durata dell'operazione che richiede un'approvazione specifica o, se applicabile, conformemente alla parte ORO.

SPA.GEN.110 Privilegi di un operatore titolare di un'approvazione specifica

Lo scopo delle attività che l'operatore è approvato a condurre deve essere documentato e specificato:

- (a) per gli operatori titolari di un certificato di operatore aereo (AOC) nelle specifiche delle operazioni all'AOC; e
- (b) per tutti gli altri operatori nella lista delle approvazioni specifiche.

SPA.GEN.115 Modifiche ad un'approvazione specifica

Nel caso in cui le condizioni relative ad un'approvazione specifica siano soggette a modifiche, l'operatore deve fornire la relativa documentazione all'autorità competente ed ottenere previa approvazione per l'operazione.

SPA.GEN.120 Mantenimento in stato di validità di un'approvazione specifica

Le approvazioni specifiche devono essere rilasciate per una durata illimitata e devono rimanere valide a condizione che l'operatore resti conforme ai requisiti associati all'approvazione specifica e tenga conto dei relativi elementi definiti nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente alla parte 21.

Capo B – Navigazione basata sulle prestazioni (PBN)

SPA.PBN.100 Operazioni PBN

Gli aeromobili devono essere impiegati solamente in spazio aereo dedicato, su rotte o secondo delle procedure dove sono stabilite delle specifiche di navigazione basata sulle prestazioni (PBN) se è stata rilasciata all'operatore un'approvazione da parte dell'autorità competente a condurre tali operazioni. Nessuna approvazione specifica è richiesta per le operazioni in spazio aereo dedicato di navigazione d'area 5 (RNAV 5 (navigazione d'area di base, B-RNAV)).

SPA.PBN.105 Approvazione operativa PBN

Al fine di ottenere un'approvazione operativa PBN da parte dell'autorità competente, l'operatore deve fornire evidenza che:

- (a) la rilevante approvazione di aeronavigabilità del sistema RNAV è stata ottenuta;
- (b) è stato stabilito un programma di addestramento per i membri d'equipaggio di condotta interessato a queste operazioni; e
- (c) sono state stabilite le procedure operative specificanti:
 - (1) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL);
 - (2) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dell'equipaggio di condotta;
 - (3) procedure normali;
 - (4) procedure di emergenza;
 - (5) monitoraggio e notifica di incidenti; e
 - (6) gestione elettronica dei dati di navigazione.

Capo C – Operazioni in conformità alle specifiche delle prestazioni minime di navigazione (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operazioni MNPS

Gli aeromobili devono essere impiegati solamente in spazio aereo dedicato con specifiche di prestazioni minime di navigazione (MNPS) conformemente alle procedure regionali supplementari, dove sono stabilite delle specifiche delle prestazioni minime di navigazione, se è stata rilasciata all'operatore un'approvazione da parte dell'autorità competente a condurre tali operazioni.

SPA.MNPS.105 Approvazione operativa MNPS

Al fine di ottenere un'approvazione operativa MNPS da parte dell'autorità competente, l'operatore deve fornire evidenza che:

- (a) gli equipaggiamenti di navigazione soddisfano le prestazioni richieste;
- (b) gli indicatori ed i controlli di navigazione sono visibili e possono essere utilizzati da entrambi i piloti seduti alla loro postazione di lavoro;
- (c) è stato stabilito un programma di addestramento per i membri d'equipaggio di condotta interessato a queste operazioni; e
- (d) sono state stabilite le procedure operative specificanti:
 - (1) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL);
 - (2) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dell'equipaggio di condotta;
 - (3) procedure normali;
 - (4) procedure di emergenza incluse quelle specificate dall'autorità responsabile per lo spazio aereo interessato; e
 - (5) monitoraggio e notifica di incidenti.

Capo D – Operazioni in uno spazio aereo con separazioni verticali minime ridotte (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operazioni RVSM

Gli aeromobili devono essere impiegati solamente in spazio aereo dedicato nel quale si applica una minima separazione verticale ridotta di 300 m (1 000 ft) tra i livelli di volo (FL) 290 e FL 410, incluso, se è stata rilasciata all'operatore un'approvazione da parte dell'autorità competente a condurre tali operazioni.

SPA.RVSM.105 Approvazione operativa RVSM

Al fine di ottenere un'approvazione operativa RVSM da parte dell'autorità competente, l'operatore deve fornire evidenza che:

- (a) è stata ottenuta l'approvazione di aeronavigabilità RVSM;
- (b) sono state stabilite delle procedure per monitorare e notificare gli errori di mantenimento di quota;
- (c) è stato stabilito un programma di addestramento per i membri d'equipaggio di condotta interessato a queste operazioni; e
- (d) sono state stabilite le procedure operative specificanti:
 - (1) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL);
 - (2) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dell'equipaggio di condotta;
 - (3) pianificazione del volo;
 - (4) procedure pre-volo;
 - (5) procedure prima di entrare in uno spazio aereo RVSM;
 - (6) procedure in volo;
 - (7) procedure post-volo;
 - (8) notifica di incidenti; e
 - (9) procedure operative regionali specifiche.

SPA.RVSM.110 Requisiti relativi agli equipaggiamenti RVSM

Gli aeromobili impiegati in operazioni in spazio aereo RVSM devono essere equipaggiati con:

- (a) due sistemi indipendenti di misura della quota;
- (b) un sistema avvisatore di quota;
- (c) un sistema automatico di controllo della quota; e
- (d) un trasponditore alle interrogazioni di un radar di sorveglianza secondario (SSR) munito di un sistema di riporto automatico della quota che può essere collegato al sistema di misura della quota utilizzato per il controllo della quota.

SPA.RVSM.115 Errori nel mantenimento della quota RVSM

- (a) L'operatore deve notificare gli eventi registrati o comunicati relativi agli errori di mantenimento della quota causati da malfunzionamenti agli equipaggiamenti degli aeromobili o di natura operativa, uguali o maggiori di:
 - (1) un errore verticale totale (TVE) di ± 90 m (± 300 ft);
 - (2) un errore al sistema dell'altimetro (ASE) di ± 75 m (± 245 ft); e
 - (3) una deviazione dall'altitudine assegnata (AAD) di ± 90 m (± 300 ft).
- (b) Le segnalazioni di tali eventi devono essere inviate all'autorità competente entro 72 ore. Le segnalazioni devono includere un'analisi iniziale dei fattori di base e i provvedimenti presi al fine di prevenire il ripetersi degli eventi.
- (c) Nel caso in cui degli errori relativi al mantenimento della quota siano registrati o ricevuti, l'operatore deve intraprendere delle azioni immediate al fine di rettificare le condizioni che hanno causato gli errori e fornire delle relazioni successive se richiesto dall'autorità competente.

Capo E – Operazioni in bassa visibilità (LVO)

SPA.LVO.100 Operazioni in bassa visibilità

Gli operatori possono condurre le seguenti operazioni in bassa visibilità (LVO) solamente se sono stati approvati dall'autorità competente:

- (a) decollo in bassa visibilità (LVTO);
- (b) operazioni di Categoria I inferiori allo standard (LTS CAT I);
- (c) operazioni di Categoria II standard (CAT II);
- (d) operazioni di Categoria II diverse dallo standard (OTS CAT II);
- (e) operazioni di Categoria III standard (CAT III); e
- (f) avvicinamento utilizzando sistemi di miglioramento della visione (EVS) per il quale si applica un credito operativo sulle minime di portata visiva di pista (RVR).

SPA.LVO.105 Approvazione LVO

Per ottenere un'approvazione LVO da parte dell'autorità competente, l'operatore deve dimostrare il soddisfacimento dei requisiti del presente capo.

SPA.LVO.110 Requisiti operativi generali

- (a) L'operatore può condurre operazioni LTS CAT I soltanto se:
 - (1) ciascun velivolo interessato è certificato per le operazioni CAT II; e
 - (2) l'avvicinamento sia effettuato:
 - (i) automaticamente per un atterraggio automatico che necessita di essere approvato per le operazioni CAT IIIA; o
 - (ii) utilizzando un sistema di atterraggio con guida Head-Up (HUDLS) fino ad almeno 150 ft sulla soglia pista.
- (b) L'operatore può condurre operazioni CAT II, OTS CAT II o CAT III soltanto se:
 - (1) tutti gli aeromobili interessati sono certificati alle operazioni con un'altezza di decisione (DH) al di sotto di 200 ft, o senza DH, ed equipaggiati conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.

- (2) sia stabilito e mantenuto un sistema per registrare il successo o meno degli avvicinamenti e/o atterraggi automatici al fine di monitorare la sicurezza dell'operazione;
 - (3) la DH sia determinata per mezzo di un radio altimetro; e
 - (4) l'equipaggio di condotta consiste di almeno due piloti.
- (c) L'operatore può condurre operazioni di avvicinamento usando un EVS soltanto se:
- (1) l'EVS è certificato; e
 - (2) per le operazioni con una RVR al di sotto di 550 m, l'equipaggio di condotta consiste di almeno due piloti.
- (d) Tutte le call-out di altezza al di sotto di 200 ft sulla soglia pista devono essere determinate per mezzo di un radio altimetro.

SPA.LVO.115 Requisiti relativi agli aeroporti

- (a) Gli operatori non possono utilizzare un aeroporto per LVO al di sotto di una visibilità di 800 m a meno che:
- (1) l'aeroporto sia stato approvato per tali operazioni dallo Stato dell'aeroporto; e
 - (2) siano state stabilite delle procedure in bassa visibilità (LVP).
- (b) Se l'operatore seleziona un aeroporto dove il termine LVP non è utilizzato, l'operatore deve garantire l'esistenza di procedure equivalenti che aderiscono ai requisiti di LVP all'aeroporto. Questa situazione deve essere chiaramente annotata nel manuale delle operazioni o manuale delle procedure insieme ad una guida all'equipaggio di condotta su come determinare che le LVP equivalenti siano efficaci.

SPA.LVO.120 Addestramento e qualificazioni dell'equipaggio di condotta

L'operatore assicura che, prima di condurre un LVO:

- (a) ciascun membro d'equipaggio di condotta:
- (1) soddisfi i requisiti relativi all'addestramento e controllo specificati nel manuale delle operazioni, incluso l'addestramento sui dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD), nell'operare ai valori limite di RVR/VIS (visibilità) e DH specifici alle operazioni e tipi di aeromobili; e
 - (2) sia qualificato conformemente agli standard specificati nel manuale delle operazioni;
- (b) l'addestramento e i controlli siano condotti secondo un programma dettagliato.

SPA.LVO.125 Procedure operative

- (a) L'operatore deve stabilire delle procedure ed istruzioni da utilizzare per le LVO. Queste procedure ed istruzioni devono essere incluse nel manuale delle operazioni o manuale delle procedure e devono contenere i compiti dei membri d'equipaggio di condotta durante il rullaggio, decollo, avvicinamento, richiamata, atterraggio, decelerazione in pista e mancato avvicinamento, come appropriato.
- (b) Prima di iniziare una LVO, il pilota in comando/comandante deve verificare che:
 - (1) lo stato delle strutture visive e non visive sia sufficiente;
 - (2) vengano applicate delle LVP adeguate conformemente alle informazioni ricevute dai servizi del traffico aereo (ATS); e
 - (3) i membri d'equipaggio di condotta siano adeguatamente qualificati.

SPA.LVO.130 Equipaggiamento minimo

- (a) L'operatore deve includere l'equipaggiamento minimo che deve essere efficiente all'inizio di una LVO conformemente al manuale di volo dell'aeromobile (AFM) o altro documento approvato nel manuale delle operazioni o manuale delle procedure, come applicabile.
- (b) Il pilota in comando/comandante deve essere soddisfatto che lo stato dell'aeromobile e dei relativi sistemi di bordo siano adeguati all'operazione specifica da condurre.

Capo F – Operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Nelle operazioni di trasporto aereo commerciale, i velivoli bimotore possono essere impiegati oltre la distanza limite determinata conformemente alla norma CAT.OP.MPA.140 soltanto se all'operatore è stata concessa un'approvazione operativa ETOPS dall'autorità competente.

SPA.ETOPS.105 Approvazione operativa ETOPS

Al fine di ottenere un'approvazione operativa ETOPS da parte dell'autorità competente, l'operatore deve fornire evidenza che:

- (a) la combinazione velivolo/motore possiede un'approvazione in termini di progettazione e affidabilità per le operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore (ETOPS) che si vogliono effettuare;
- (b) sia stato stabilito un programma d'addestramento per i membri d'equipaggio di condotta e tutto il personale operativo interessato a queste operazioni e i membri d'equipaggio di condotta e tutto il personale operativo interessato siano adeguatamente qualificati a condurre le operazioni che si vogliono effettuare;
- (c) l'organizzazione dell'operatore e l'esperienza siano adeguate per supportare le operazioni che si vogliono effettuare; e
- (d) sono state stabilite delle procedure operative.

SPA.ETOPS.110 Aeroporto alternato in rotta ETOPS

- (a) Un aeroporto alternato in rotta ETOPS viene considerato come idoneo se, al tempo di atteso utilizzo, l'aeroporto è disponibile ed equipaggiato con i necessari servizi di assistenza come ad esempio i servizi del traffico aereo (ATS), sufficiente illuminazione, comunicazioni, informazioni meteorologiche, aiuti alla navigazione e servizi di emergenza ed ha almeno una procedura di avvicinamento strumentale disponibile.
- (b) Prima di condurre un volo ETOPS, l'operatore deve garantire che sia disponibile un aeroporto alternato in rotta ETOPS raggiungibile entro il tempo di dirottamento approvato dall'operatore o entro il tempo di dirottamento basato sullo stato operativo del velivolo in funzione della MEL, a seconda di quale dei due è il più corto.

SPA.ETOPS.115 Minimi di pianificazione per l'aeroporto alternato in rotta ETOPS

- (a) L'operatore sceglie un aeroporto come aeroporto alternato in rotta ETOPS soltanto se le osservazioni o le previsioni meteorologiche appropriate, o qualsiasi combinazione delle

due, indicano che, dall'ora prevista di atterraggio fino ad un'ora dopo l'ultima ora possibile di atterraggio, esisteranno le condizioni uguali o superiori ai minimi di pianificazione calcolate sommando i limiti addizionali della tabella 1.

- (b) L'operatore indica nel manuale delle operazioni il metodo per determinare i minimi operativi presso l'aeroporto alternato in rotta ETOPS previsto.

Tabella 1: Minimi di pianificazione per aeroporti alternati in rotta ETOPS

Tipo di Avvicinamento	Minimi di pianificazione
Avvicinamento di precisione	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m *
Avvicinamento non di precisione o circuitazione a vista (circling)	MDA/H + 400 ft * RVR/VIS + 1 500 m

*: VIS: visibilità; MDA/H: altitudine/altezza minima di discesa

Capo G – Trasporto di merci pericolose

SPA.DG.100 Trasporto di merci pericolose

Salvo deroga prevista alla parte NCO, parte NCC, parte CAT e parte SPO, l'operatore può trasportare merci pericolose per via aerea soltanto se l'operatore è stato approvato dall'autorità competente.

SPA.DG.105 Approvazione al trasporto di merci pericolose

Al fine di ottenere l'approvazione al trasporto di merci pericolose, l'operatore deve, conformemente alle istruzioni tecniche:

- (a) stabilire e mantenere un programma d'addestramento per tutto il personale interessato e dimostrare all'autorità competente che sia stato fornito a tutto il personale un addestramento adeguato;
- (b) stabilire procedure operative per garantire la sicurezza della manipolazione delle merci pericolose in tutte le fasi del trasporto aereo, contenenti informazioni e istruzioni relative a:
 - (1) la politica dell'operatore sul trasporto di merci pericolose;
 - (2) requisiti in materia di accettazione, manipolazione, stivaggio e segregazione delle merci pericolose;
 - (3) azioni da intraprendere nel caso di incidenti o inconvenienti al velivolo durante il trasporto di merci pericolose;
 - (4) risposta a situazioni d'emergenza in cui siano coinvolte merci pericolose;
 - (5) la rimozione di ogni possibile contaminazione;
 - (6) i compiti di tutto il personale interessato, specialmente in merito al movimento a terra e a bordo;
 - (7) ispezioni per scoprire danni, fuoriuscite o contaminazioni; e
 - (8) notifica di incidenti e inconvenienti relativi a merci pericolose.

SPA.DG.105 Informazioni e documentazione relativa a merci pericolose

L'operatore deve, conformemente alle istruzioni tecniche:

- (a) fornire informazioni scritte al pilota in comando/comandante:

- (1) in merito alle merci pericolose trasportate sul velivolo;
- (2) da utilizzare per rispondere a delle situazioni di emergenza in volo;
- (b) utilizzare una lista dei controlli per l'accettazione;
- (c) assicurare che le merci pericolose siano accompagnate dalla documentazione richiesta per il trasporto di merci pericolose, preparata dalla persona che offre le merci pericolose per essere trasportate per via aerea, con l'eccezione dei casi in cui le informazioni applicabili alle merci pericolose siano fornite in formato elettronico;
- (d) assicurare che, nei casi in cui la documentazione per il trasporto di merci pericolose viene fornita in forma scritta, una copia del documento sia mantenuta a terra in un luogo dove sia possibile accedervi in tempi ragionevoli fino a quando le merci abbiano raggiunto la loro destinazione finale;
- (e) assicurare che una copia delle informazioni al pilota in comando/comandante sia mantenuta a terra e che tale copia, o le informazioni che essa contiene, sia facilmente accessibile nell'aeroporto dal quale si è partiti per ultimo e in quello pianificato per il prossimo arrivo, fino a dopo il volo al quale le informazioni si riferiscono;
- (f) mantenere la lista di controlli per l'accettazione, i documenti e le informazioni di trasporto fornite al pilota in comando/comandante per almeno 3 mesi dopo il completamento del volo; e
- (g) conservare la documentazione relativa all'addestramento di tutto il personale per almeno 3 anni.

Capo H – Operazioni con elicotteri con sistemi d'immagine di visione notturna

SPA.NVIS.100 Operazioni con sistemi d'immagine di visione notturna (NVIS)

- (a) Gli elicotteri possono essere impiegati in voli VFR di notte con l'aiuto di NVIS soltanto se l'operatore è stato approvato dall'autorità competente.
- (b) Al fine di ottenere tale approvazione da parte dell'autorità competente, l'operatore deve:
 - (1) operare nel settore del trasporto aereo commerciale (CAT) e possedere un CAT AOC in conformità alla parte ORO;
 - (2) dimostrare all'autorità competente:
 - (i) il soddisfacimento dei requisiti applicabili contenuti nel presente capo; e
 - (ii) la riuscita integrazione di tutti gli elementi del NVIS.

SPA.NVIS.110 Requisiti relativi all'equipaggiamento per le operazioni NVIS

- (a) Prima di condurre operazioni NVIS, ogni elicottero e tutti gli equipaggiamenti NVIS associati, devono aver ottenuto l'approvazione di aeronavigabilità corrispondente, conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003.
- (b) *Radio altimetro.* Gli elicotteri devono essere equipaggiati con un radio altimetro in grado di emettere un allarme acustico al di sotto di un'altezza prefissata e un allarme acustico e visivo ad un'altezza selezionabile dal pilota, che sia possibile distinguere immediatamente durante tutte le fasi del volo NVIS.
- (c) *Illuminazione del velivolo compatibile con il NVIS.* Al fine di mitigare la ridotta visione periferica e la necessità di aumentare la consapevolezza della situazione, deve essere previsto quanto segue:
 - (1) pannello strumenti illuminazione anti-allagamento compatibile al NVIS, se installato, che può illuminare tutti gli strumenti di volo essenziali;
 - (2) luci di servizio compatibili al NVIS;
 - (3) torcia portatile compatibile al NVIS; e
 - (4) un mezzo per rimuovere o estinguere le luci interne non compatibili al NVIS.
- (d) *Dispositivi NVIS aggiuntivi.* Devono essere forniti i seguenti equipaggiamenti NVIS aggiuntivi:

- (1) un'alimentazione di back-up o secondaria per i visori notturni (NVG); e
 - (2) un casco con il supporto NVG.
- (e) Tutti i NVG richiesti su un volo NVIS devono essere dello stesso tipo, generazione e modello.
- (f) *Aeronavigabilità continua*
- (1) Le procedure per l'aeronavigabilità continua devono contenere le informazioni necessarie per svolgere la manutenzione e le ispezioni all'equipaggiamento NVIS installato nell'elicottero e deve includere, come minimo:
 - (i) i parabrezza e le trasparenze dell'elicottero;
 - (ii) l'illuminazione NVIS;
 - (iii) NVG; e
 - (iv) ciascun dispositivo aggiuntivo a supporto delle operazioni NVIS.
 - (2) Tutte le successive modifiche o attività di manutenzione al velivolo devono essere svolte in conformità all'approvazione di aeronavigabilità NVIS.

SPA.NVIS.120 Minimi operativi NVIS

- (a) Le operazioni devono essere svolte al di sotto dei minimi meteorologici VFR per il tipo di operazioni notturne che si devono condurre.
- (b) L'operatore stabilisce la minima altezza di transizione dalla quale si può continuare ad effettuare una modifica al/dal volo assistito.

SPA.NVIS.130 Requisiti dell'equipaggio per le operazioni NVIS

- (a) *Selezione.* L'operatore stabilisce i criteri per la selezione dei membri d'equipaggio per i compiti NVIS.
- (b) *Esperienza.* L'esperienza minima per il comandante non deve essere inferiore a 20 ore di VFR di notte come pilota in comando/comandante per un elicottero prima di iniziare l'addestramento.
- (c) *Addestramento operativo.* Tutti i piloti devono aver completato l'addestramento operativo conformemente alla procedura NVIS contenuta nel manuale delle operazioni.
- (d) *Attività recente.* Tutti i piloti e membri d'equipaggio tecnico NVIS che conducono operazioni NVIS devono aver completato tre voli NVIS negli ultimi 90 giorni. Il requisito di attività di volo recente può essere soddisfatto in un volo d'addestramento nell'elicottero o un simulatore integrale di volo (FFS) approvato, che deve includere gli elementi della lettera f), punto 1.

- (e) *Composizione dell'equipaggio.* L'equipaggio minimo deve essere maggiore di quello specificato:
- (1) nel manuale di volo dell'aeromobile (AFM);
 - (2) per l'attività di fondo; o
 - (3) nell'approvazione operativa per le operazioni NVIS.
- (f) *Addestramento dell'equipaggio e controlli*
- (1) L'addestramento e i controlli devono essere condotti conformemente ad un programma dettagliato approvato dall'autorità competente ed incluso nel manuale delle operazioni.
 - (2) Membri d'equipaggio
 - (i) I programmi d'addestramento dell'equipaggio devono: migliorare il livello di conoscenza dell'ambiente lavorativo e degli equipaggiamenti NVIS; migliorare il coordinamento dell'equipaggio ed includere dei provvedimenti atti a minimizzare i rischi associati con l'entrare in condizioni di bassa visibilità e procedure NVIS normali e di emergenza.
 - (ii) I provvedimenti di cui alla lettera f), punto (2)(i) devono essere valutati durante:
 - (A) i controlli di professionalità notturni; e
 - (B) i controlli in linea.

SPA.NVIS.140 Informazioni e documentazione

L'operatore deve assicurare che, come parte della sua analisi dei rischi e del processo di gestione, i rischi associati con l'ambiente NVIS sono minimizzati specificando nel manuale delle operazioni: la selezione, composizione e addestramento degli equipaggi; livelli di equipaggiamento e criteri per la partenza; procedure operative e minimi, così che le operazioni normali e anormali siano descritte e adeguatamente mitigate.

Capo I – Operazioni con verricello con elicotteri

SPA.HHO.100 Operazioni con verricello con elicotteri (HHO)

- (a) Gli elicotteri possono essere impiegati in operazioni con verricello CAT soltanto se l'operatore è stato approvato dall'autorità competente.
- (b) Al fine di ottenere tale approvazione da parte dell'autorità competente, l'operatore deve:
 - (1) operare nel settore del trasporto aereo commerciale (CAT) e possedere un CAT AOC in conformità alla parte ORO; e
 - (2) dimostrare all'autorità competente la conformità ai requisiti contenuti nel presente capo.

SPA.HHO.110 Requisiti relativi all'equipaggiamento per HHO

- (a) L'installazione degli equipaggiamenti per le operazioni con verricello con elicotteri, inclusi gli equipaggiamenti radio per soddisfare il requisito della norma SPA.HHO.115, e ogni successiva modifica, devono avere un'approvazione di aeronavigabilità adeguata alle funzioni che si vogliono effettuare. Gli equipaggiamenti ausiliari devono essere progettati e testati per verificare gli standard rilevanti come richiesto dall'autorità competente.
- (b) Le istruzioni relative alla manutenzione di equipaggiamenti e sistemi HHO devono essere stabiliti dall'operatore di concerto con il costruttore, ed incluse nel programma di manutenzione dell'elicottero dell'operatore, come richiesto dal regolamento (CE) n. 2042/2003.

SPA.HHO.115 Comunicazioni HHO

Devono essere stabilite delle comunicazioni radio bidirezionali con l'organizzazione alla quale viene fornito il servizio HHO e, dove possibile, un mezzo per comunicare con il personale di terra e il sito HHO per:

- (a) operazioni fuori costa di giorno e di notte; e
- (b) operazioni di terra di notte, con l'eccezione di HHO ad un sito operativo del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS).

SPA.HHO.125 Requisiti di prestazioni per HHO

Eccetto per le HHO ad un sito operativo HEMS, un'operazione HHO deve essere in grado di sostenere un'avaria al motore critico con il/i rimanente/i motore/i operante/i alla potenza adeguata senza pericoli per la persona/merce sospesa, terze parti o proprietà.

SPA.HHO.130 Requisiti per l'equipaggio per HHO

- (a) *Selezione.* L'operatore stabilisce i criteri per la selezione dei membri d'equipaggio di condotta per i compiti HHO, tenendo conto dell'esperienza maturata.
- (b) *Esperienza.* Il livello minimo di esperienza per il comandante di voli HHO non deve essere inferiore a:
 - (1) Fuori costa:
 - (i) 1 000 ore come pilota in comando/comandante di elicotteri, o 1 000 ore come copilota in HHO delle quali 200 ore come pilota in comando sotto supervisione; e
 - (ii) 50 cicli con verricello condotti fuori costa, dei quali 20 cicli devono essere di notte se devono essere condotte operazioni notturne, dove un ciclo con verricello significa un ciclo giù - su del gancio del verricello.
 - (2) Terrestre:
 - (i) 500 ore come pilota in comando/comandante di elicotteri, o 500 ore come copilota in HHO delle quali 100 ore come pilota in comando sotto supervisione; e
 - (ii) 200 ore di esperienza operativa in elicotteri maturata in un ambiente operativo simile a quello dell'operazione da effettuare; e
 - (iii) 50 cicli con verricello, dei quali 20 cicli devono essere di notte se si devono condurre operazioni notturne.
- (c) *Addestramento operativo ed esperienza.* Il completamento soddisfacente dell'addestramento secondo le procedure HHO contenute nel manuale delle operazioni e l'esperienza nel ruolo e nell'ambiente nel quale vengono condotte le HHO.
- (d) *Attività recente.* Tutti i piloti e membri d'equipaggio HHO che conducono operazioni HHO devono aver completato negli ultimi 90 giorni:
 - (1) per operazioni diurne: ogni combinazione di tre cicli con verricello di giorno o di notte, ciascuno dei quali deve includere una transizione verso e dal volo stazionario; e
 - (2) per operazioni notturne: tre cicli con verricello di notte, ciascuno dei quali deve includere una transizione verso e dal volo stazionario.

- (e) *Composizione dell'equipaggio.* L'equipaggio minimo per operazioni diurne o notturne deve essere come indicato nel manuale delle operazioni. L'equipaggio minimo dipende dal tipo di elicottero, le condizioni meteorologiche, il tipo di compito e, per le operazioni fuori costa, dall'ambiente del sito HHO, lo stato del mare ed il movimento dell'imbarcazione. In nessun caso l'equipaggio minimo deve essere inferiore ad un pilota ed un membro d'equipaggio HHO.
- (f) *Addestramento e controlli*
- (1) L'addestramento e controlli devono essere condotti conformemente ad un programma dettagliato approvato dall'autorità competente ed incluso nel manuale delle operazioni.
- (2) Membri d'equipaggio
- (i) I programmi d'addestramento dell'equipaggio devono: migliorare il livello di conoscenza dell'ambiente lavorativo e degli equipaggiamenti HHO; migliorare il coordinamento dell'equipaggio ed includere dei provvedimenti atti a minimizzare i rischi associati con le procedure HHO normali e di emergenza e con le scariche statiche.
- (ii) I provvedimenti di cui alla lettera f), punto (2)(i) devono essere valutati durante i controlli di professionalità di giorno in condizioni VMC, o controlli di professionalità di notte in condizioni VMC se l'operatore svolge operazioni HHO notturne.

SPA.HHO.135 Informazioni ai passeggeri HHO

Prima di ogni volo HHO, o serie di voli, i passeggeri HHO devono essere informati dei pericoli delle scariche statiche e altre considerazioni HHO.

SPA.HHO.140 Informazioni e documentazione

- (a) L'operatore deve assicurare che, come parte della sua analisi dei rischi e del processo di gestione, i rischi associati con l'ambiente HHO sono minimizzati specificando nel manuale delle operazioni: la selezione, composizione e addestramento degli equipaggi; livelli di equipaggiamento e criteri di spedizione; procedure operative e minimi, così che le operazioni normali e anormali siano descritte e adeguatamente mitigate.
- (b) Degli estratti del manuale delle operazioni devono essere resi disponibili all'organizzazione per la quale vengono forniti i servizi HHO.

Capo J – Operazioni del servizio medico di emergenza con elicotteri

SPA.HEMS.100 Operazioni del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS)

- (a) Gli elicotteri possono essere impiegati in operazioni HEMS soltanto se l'operatore è stato approvato dall'autorità competente.
- (b) Al fine di ottenere tale approvazione da parte dell'autorità competente, l'operatore deve:
 - (1) operare nel settore del trasporto aereo commerciale (CAT) e possedere un CAT AOC in conformità alla parte ORO; e
 - (2) dimostrare all'autorità competente la conformità ai requisiti contenuti nel presente capo.

SPA.HEMS.110 Requisiti relativi all'equipaggiamento per le operazioni HEMS

L'installazione di tutto l'equipaggiamento medico dedicato nell'elicottero e tutte le successive modifiche e, dove appropriato, l'utilizzo dello stesso, deve essere approvato conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Comunicazioni

In aggiunta agli equipaggiamenti richiesti dalla norma CAT.IDE.H, gli elicotteri che conducono voli HEMS devono essere dotati di equipaggiamenti di comunicazione in grado di condurre comunicazioni bidirezionali con l'organizzazione alla quale viene fornito il servizio HEMS e, dove possibile, per comunicare con il personale addetto ai servizi di emergenza a terra.

SPA.HEMS.120 Minimi operativi HEMS

- (a) I voli HEMS effettuati nelle prestazioni di classe 1 e 2 devono soddisfare i minimi meteorologici indicati in tabella 1 per la fase di dispatch e di crociera del volo HEMS. Nel caso in cui durante la fase di crociera le condizioni meteorologiche scendano al di sotto dei minimi relativi alla base delle nubi o alla visibilità, gli elicotteri certificati per volare soltanto in VMC devono abbandonare il volo o ritornare alla base. Gli elicotteri equipaggiati e certificati per operazioni in IMC possono abbandonare il volo, ritornare alla base o convertire il volo in volo IFR, sempre che l'equipaggio di condotta sia adeguatamente qualificato.

Tabella 1: Minimi operativi HEMS

2 PILOTI		1 PILOTA	
DI GIORNO			
Base delle nubi	Visibilità	Base delle nubi	Visibilità
uguale o superiore a 500 ft	Come definito dai minimi VFR applicabili dello spazio aereo	uguale o superiore a 500 ft	Come definito dai minimi VFR applicabili dello spazio aereo
499 - 400 ft	1 000 m*	499 - 400 ft	2 000 m
399 - 300 ft	2 000 m	399 - 300 ft	3 000 m
DI NOTTE			
Base delle nubi	Visibilità	Base delle nubi	Visibilità
1 200 ft **	2 500 m	1 200 ft**	3 000 m

* Durante la fase di crociera la visibilità può essere ridotta a 800 m per brevi periodi se in contatto visivo con la terra se l'elicottero viene manovrato ad una velocità tale da fornire una adeguata opportunità di osservare tutti gli ostacoli in tempo per evitare una collisione.

** Durante la fase di crociera, la base delle nubi può essere ridotta a 1 000 ft per brevi periodi.

- (b) Le minime meteorologiche per la partenza e per la fase di crociera di un volo HEMS effettuato in prestazioni di classe 3 devono essere una base delle nubi di 600 ft e una visibilità di 1 500 m. La visibilità può essere ridotta a 800 m per brevi periodi se in contatto visivo con la terra se l'elicottero viene manovrato ad una velocità tale da fornire una adeguata opportunità di osservare tutti gli ostacoli ed evitare una collisione.

SPA.HEMS.125 Requisiti di prestazioni per operazioni HEMS

- (a) Le operazioni in prestazioni di classe 3 non devono essere effettuate sopra un ambiente ostile.
- (b) Decollo ed atterraggio

- (1) Gli elicotteri impiegati in operazioni verso/da un'area di avvicinamento finale e di decollo (FATO) ad un ospedale situato in un ambiente ostile congestionato e che viene utilizzata come una base operativa HEMS devono essere utilizzati conformemente alle prestazioni di classe 1.
- (2) Gli elicotteri impiegati in operazioni verso/da una FATO ad un ospedale situato in un ambiente ostile congestionato e che non è una base operativa HEMS devono essere utilizzati conformemente alle prestazioni di classe 1, eccetto se l'operatore è titolare di un'approvazione secondo la norma CAT.POL.H.225.
- (3) Gli elicotteri impiegati in operazioni verso/da un sito operativo HEMS situato in un ambiente ostile devono essere utilizzati conformemente alle prestazioni di classe 2 e sono esenti dall'approvazione richiesta dalla norma CAT.POL.H.305, lettera a), sempre che siano soddisfatti i requisiti della norma CAT.POL.H.305, lettera b), punti 2 e 3.
- (4) Il sito operativo HEMS deve essere abbastanza grande da fornire un'adeguata separazione da tutti gli ostacoli. Per le operazioni notturne, il sito deve essere illuminato per permettere di poter identificare il sito e tutti gli ostacoli.

SPA.HEMS.130 Requisiti dell'equipaggio

- (a) *Selezione.* L'operatore stabilisce i criteri per la selezione dei membri d'equipaggio di condotta per i compiti HEMS, tenendo conto dell'esperienza maturata.
- (b) *Esperienza.* Il livello minimo di esperienza per il comandante di voli HEMS non deve essere inferiore a:
 - (1) o:
 - (i) 1 000 ore come pilota in comando/comandante di aeromobili delle quali 500 ore come pilota in comando/comandante su elicotteri; o
 - (ii) 1 000 ore come copilota in operazioni HEMS delle quali 500 ore come pilota in comando sotto supervisione e 100 ore come pilota in comando/comandante di elicotteri;
 - (2) 500 ore di esperienza operativa in elicotteri maturata in un ambiente operativo simile a quello dell'operazione da effettuare; e
 - (3) per i piloti che effettuano operazioni notturne, 20 ore di volo in VMC di notte come pilota in comando/comandante.
- (c) *Addestramento operativo.* Tutti i piloti devono aver completato l'addestramento operativo conformemente alle procedure HEMS contenute nel manuale delle operazioni.
- (d) *Attività recente.* Tutti i piloti che conducono operazioni HEMS devono aver completato un minimo di 30 minuti di volo con il solo riferimento agli strumenti in un elicottero o in un FSTD negli ultimi 6 mesi.

(e) *Composizione dell'equipaggio*

(1) *Voli diurni.* L'equipaggio minimo di giorno è composto da un pilota ed un membro d'equipaggio tecnico HEMS.

(i) Questo può essere ridotto ad un pilota soltanto se:

(A) viene richiesto al comandante di rifornirsi di forniture mediche aggiuntive da un sito operativo HEMS. In tale caso, il membro d'equipaggio tecnico HEMS può essere lasciato ad assistere le persone malate o ferite mentre il comandante effettua tale volo;

(B) dopo l'arrivo al sito operativo HEMS, l'installazione della barella impedisce al membro d'equipaggio tecnico HEMS di occupare il sedile anteriore; o

(C) il passeggero richiede l'assistenza del membro d'equipaggio tecnico HEMS durante il volo.

(ii) Nei casi descritti al punto (i), i minimi operativi devono essere come definiti dai requisiti dello spazio aereo applicabili; non devono essere utilizzati i minimi operativi HEMS contenuti nella tabella 1 della norma SPA.HEMS.120.

(iii) Soltanto nel caso descritto al punto (i)(A) il comandante può atterrare in un sito operativo HEMS senza che il membro d'equipaggio tecnico fornisca assistenza dal sedile anteriore.

(2) *Voli notturni.* L'equipaggio minimo di notte deve essere:

(i) due piloti; o

(ii) un pilota ed un membro d'equipaggio tecnico HEMS in aree geografiche specifiche definite dall'operatore nel manuale delle operazioni che tengono conto dei seguenti punti:

(A) adeguato riferimento con il terreno;

(B) un sistema per seguire il volo per la durata della missione HEMS;

(C) affidabilità delle strutture meteorologiche;

(D) lista dell'equipaggiamento minimo HEMS;

(E) continuità di un concetto d'equipaggio;

(F) qualificazione minima dell'equipaggio, addestramento iniziale e periodico;

(G) procedure operative, incluso il coordinamento dell'equipaggio;

(H) minime meteorologiche; e

(I) considerazioni aggiuntive dovute a condizioni locali specifiche.

(f) *Addestramento dell'equipaggio e controlli*

(1) L'addestramento e i controlli devono essere condotti conformemente ad un programma dettagliato approvato dall'autorità competente ed incluso nel manuale delle operazioni.

(2) Membri d'equipaggio

- (i) I programmi d'addestramento dell'equipaggio devono: migliorare il livello di conoscenza dell'ambiente lavorativo e degli equipaggiamenti HEMS; migliorare il coordinamento dell'equipaggio ed includere dei provvedimenti atti a minimizzare i rischi associati con il transito in rotta in condizioni di bassa visibilità, selezione di siti operativi HEMS e profili di avvicinamento e partenza.
- (ii) I provvedimenti di cui alla lettera f), punti (2)(i), devono essere valutati durante:
 - (A) i controlli di professionalità durante voli in VMC di giorno, o i controlli di professionalità durante voli in VMC di notte se l'operatore effettua operazioni HEMS notturne; e
 - (B) i controlli in linea.

SPA.HEMS.135 Informazioni ai passeggeri medici ed altro personale in voli HEMS

- (a) *Passeggero medico.* Prima di ogni volo HEMS, o serie di voli, i passeggeri medici devono aver ricevuto tutte le informazioni per assicurare che conoscano l'ambiente lavorativo e gli equipaggiamenti HEMS, possano operare equipaggiamenti medici di bordo e di emergenza e possano partecipare alle procedure di entrata ed uscita normali e di emergenza.
- (b) *Personale addetto ai servizi di emergenza a terra.* L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di assicurare che il personale addetto ai servizi di emergenza a terra conosca l'ambiente lavorativo e gli equipaggiamenti HEMS e i rischi associati con le operazioni a terra in un sito operativo HEMS.
- (c) *Paziente medico.* In deroga alla norma CAT.OP.MPA.170, il briefing deve essere condotto solo se le condizioni mediche lo rendano possibile.

SPA.HEMS.140 Informazioni e documentazione

- (a) L'operatore deve assicurare che, come parte della sua analisi dei rischi e del processo di gestione, i rischi associati con l'ambiente HEMS sono minimizzati specificando nel manuale delle operazioni: la selezione, composizione e addestramento degli equipaggi; livelli di equipaggiamento e criteri per la partenza; procedure operative e minimi, così che le operazioni normali e anormali siano descritte e adeguatamente mitigate.
- (b) Degli estratti del manuale delle operazioni devono essere resi disponibili all'organizzazione per la quale vengono forniti i servizi HEMS.

SPA.HEMS.145 Strutture della base operativa HEMS

- (a) Se viene richiesto ai membri dell'equipaggio di restare in standby con un tempo di reazione inferiore a 45 minuti, deve essergli fornito un alloggio adeguato nelle vicinanze di ciascuna base operativa.

- (b) In ogni base operativa i piloti devono avere accesso a strutture per ottenere informazioni meteorologiche attuali e previsioni e per poter comunicare in modo soddisfacente con gli enti del servizio del traffico aereo (ATS). Devono essere disponibili delle strutture adeguate per poter pianificare tutti i compiti.

SPA.HEMS.150 Rifornimento di combustibile

- (a) Se una missione HEMS viene condotta in VFR entro un'area geografica locale e definita, può essere utilizzata la pianificazione del combustibile standard sempre che l'operatore stabilisca una riserva finale di combustibile per garantire che al completamento della missione il combustibile rimanente non sia inferiore alla quantità di combustibile sufficiente per:
 - (1) 30 minuti di volo alle condizioni di crociera normali; o
 - (2) 20 minuti di volo alla velocità di crociera normale se si opera in un'area dotata di continui ed adeguati siti precauzionali per l'atterraggio.

SPA.HEMS.155 Rifornimento di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o con passeggeri a bordo

Se il comandante considera necessario effettuare il rifornimento di carburante con i passeggeri a bordo, lo si può effettuare o con i rotori fermi o con i rotori in movimento sempre che siano soddisfatti i seguenti requisiti:

- (a) la porta/le porte dal lato del rifornimento dell'elicottero restino chiuse;
- (b) la porta/le porte dal lato non del rifornimento dell'elicottero restino aperte, se le condizioni meteorologiche lo permettono;
- (c) delle strutture antincendio adeguate devono essere posizionate in modo tale da essere immediatamente disponibili in caso di incendio; e
- (d) un numero sufficiente di personale deve essere immediatamente disponibile per muovere i pazienti dall'elicottero in caso di incendio.