
¹

In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, ...

C

Progetto

REGOLAMENTO (CE) n. .../... DELLA COMMISSIONE

del [...]

sui requisiti per il personale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Progetto

REGOLAMENTO (CE) n. .../... DELLA COMMISSIONE

del [...]

sui requisiti per il personale

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE², come modificato dal regolamento (CE) n. 1108 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009³ (in appresso: «regolamento di base»), in particolare l'articolo 7 della stessa,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di base stabilisce i requisiti essenziali comuni per garantire un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile e per la protezione dell'ambiente; richiede alla Commissione di adottare le norme di attuazione necessarie a garantirne un'applicazione uniforme; istituisce «l'Agenzia europea per la sicurezza aerea» (in appresso: «l'Agenzia»), che assiste la Commissione nell'elaborazione di tali norme di attuazione.
- (2) È necessario adottare requisiti tecnici e procedure amministrative comuni per il rilascio delle licenze di pilotaggio, soggetti al regolamento di base; tali requisiti e procedure dovrebbero specificare le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca delle licenze e dei certificati.
- (3) Nell'adottare i provvedimenti per l'implementazione dei requisiti essenziali comuni nel settore del rilascio delle licenze di pilotaggio, la Commissione deve fare in modo che rispecchino lo stato dell'arte, tra cui le migliori pratiche e i progressi scientifici e tecnici nel settore dell'addestramento dei piloti.
- (4) Per garantire l'applicazione uniforme dei requisiti comuni per il rilascio delle licenze di pilotaggio è necessario che siano adottate procedure comuni da parte delle autorità competenti degli Stati membri e, se del caso, che l'Agenzia valuti l'osservanza di tali requisiti; l'Agenzia dovrebbe elaborare mezzi accettabili di conformità e materiale di orientamento per agevolare la necessaria uniformità normativa.
- (5) È necessario assicurare una transizione fluida verso il nuovo quadro normativo dell'Agenzia, garantendo allo stesso tempo il mantenimento, a livello comunitario, di un livello elevato e uniforme della sicurezza dell'aviazione civile; è necessario fornire del tempo sufficiente all'industria aeronautica e alle amministrazioni degli Stati

² GU L 79 del 13.3.2008, pag.1.

³ GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51.

membri per adattarsi a questo nuovo quadro normativo e per riconoscere la validità delle licenze e certificati rilasciati prima dell'entrata in vigore di questo regolamento, in conformità all'articolo 69 del regolamento di base.

- (6) Le misure previste nel presente regolamento si basano sul parere rilasciato dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera b) e dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (7) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea istituito dall'articolo 54, paragrafo 3, del regolamento di base,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivo e campo di applicazione

Il presente regolamento stabilisce i requisiti tecnici comunitari per:

1. il rilascio delle licenze, l'addestramento e l'esame dei piloti interessati all'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento di base;
2. la certificazione del personale responsabile dell'addestramento di volo o dell'addestramento con simulatori di volo e della valutazione dell'abilità dei piloti;
3. il rilascio delle licenze, l'addestramento e l'esame dei piloti di aeromobile di cui all'allegato II, lettera a), punto ii), lettere d) e h), del regolamento di base, se utilizzati per il trasporto aereo commerciale.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento valgono le seguenti definizioni:

1. «allegato 1 ICAO», l'allegato 1 della Convenzione internazionale dell'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;
2. «JAA», Autorità aeronautiche comuni (*Joint Aviation Authorities*);
3. «licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL)», la licenza di pilota privato di cui all'articolo 7 del regolamento di base;
4. «Parte 21», l'allegato al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, 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;
5. «Parte AR», le norme di attuazione del regolamento di base, le quali stabiliscono i requisiti per le autorità competenti;
6. «Parte OR», le norme di attuazione del regolamento di base, le quali stabiliscono i requisiti per le organizzazioni;

Articolo 3

Rilascio delle licenze di pilotaggio

Il personale di cui all'articolo 1 deve essere qualificato ai sensi del disposto dell'allegato I di questo regolamento, in appresso: parte FCL.

Articolo 4

Licenze nazionali di pilotaggio

1. Le licenze nazionali di pilotaggio, incluse le abilitazioni, i certificati, le autorizzazioni e/o le qualifiche ad esse associate, rilasciate o riconosciute da uno Stato membro conformemente ai requisiti e alle procedure delle JAA prima dell'entrata in vigore di questo regolamento, saranno ritenute rilasciate in conformità a questo regolamento.
2. Entro la data di applicabilità delle disposizioni della parte FCL conformemente all'articolo 10, i titolari delle licenze nazionali di pilotaggio, incluse le abilitazioni, i certificati, le autorizzazioni e/o le qualifiche ad esse associate, dovranno farsi convertire le loro licenze nazionali di pilotaggio in licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL dall'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza nazionale di pilotaggio.
3. Le licenze nazionali di pilotaggio, incluse le abilitazioni, i certificati, le autorizzazioni e/o le qualifiche:
 - (a) per velivoli ed elicotteri, dovranno essere convertite in licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL, conformemente alle disposizioni dell'allegato II di questo regolamento.
 - (b) Per altre categorie di aeromobili, dovranno essere convertite in licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL, conformemente ai principi stabiliti in un rapporto di conversione.
4. Il rapporto di conversione di cui al punto 3, lettera b, dovrà:
 - (a) essere preparato dall'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza nazionale di pilotaggio, incluse le abilitazioni, i certificati, le autorizzazioni e/o le qualifiche associate e dovrà essere approvato dall'Agenzia;
 - (b) descrivere le norme nazionali sulla base delle quali la licenza nazionale di pilotaggio è stata rilasciata;
 - (c) descrivere il campo di applicazione dei privilegi che sono stati dati ai piloti;
 - (d) indicare per quali requisiti della parte FCL deve essere dato credito;
 - (e) indicare le limitazioni che potrebbero eventualmente essere incluse nelle licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL, e i requisiti ai quali il pilota potrebbe essere obbligato ad uniformarsi in modo che queste limitazioni possano essere rimosse;
 - (f) includere copie di tutti i documenti necessari a dimostrare gli elementi di cui sopra, incluse copie dei rilevanti requisiti e procedure nazionali.
5. Il campo di applicazione dei privilegi dati ai piloti le cui licenze nazionali di pilotaggio, incluse le abilitazioni, i certificati e/o le qualifiche associate sono convertite in licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL

dovrebbe almeno coprire il campo di applicazione delle attività svolte dai piloti alla data di entrata in vigore di questo regolamento, a condizione che non venga penalizzato il livello di sicurezza.

6. Nonostante le disposizioni di cui al paragrafo (1) e al paragrafo (3), lettera a), i titolari di un certificato di istruttore per l'abilitazione alla classe o di esaminatore che possiedono i privilegi per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo dovranno farsi convertire tali privilegi in un certificato da istruttore per l'abilitazione al tipo o esaminatore per velivoli ad equipaggio singolo.

Articolo 5

Piloti collaudatori

1. Fatto salvo l'articolo 4, i piloti che alla data di entrata in vigore di questo regolamento conducono prove in volo di categoria 1 e 2, come definito nella parte 21, o che forniscono addestramento ai piloti collaudatori, dovranno farsi convertire le loro qualifiche nazionali per le prove in volo in abilitazioni per le prove in volo e, se applicabile, certificati da istruttore per le prove in volo, conformi alla parte FCL, dall'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato le qualifiche per le prove in volo nazionali.
2. Questa conversione dovrà avvenire conformemente ai principi di un rapporto di conversione che deve essere conforme ai requisiti dell'articolo 4, paragrafi 4 e 5, entro la data di applicabilità delle disposizioni della parte FCL, di cui all'articolo 10.

Articolo 6

Tecnici di volo

1. I titolari di licenze nazionali di tecnici di volo, incluse le abilitazioni, i certificati, le autorizzazioni e/o le qualifiche associate, rilasciate in conformità all'allegato 1 ICAO, che desiderano convertire le loro licenze nazionali di tecnici di volo in licenze di pilotaggio e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL, dovranno farne richiesta all'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza nazionale di tecnici di volo.
2. Le licenze nazionali di tecnici di volo, incluse le abilitazioni, i certificati, le autorizzazioni e/o le qualifiche associate possono essere convertite in licenze di pilotaggio e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL, secondo un rapporto di conversione che rispetti i requisiti dell'articolo 4, paragrafi 4 e 5 e, nel caso in cui il richiedente desideri fare domanda per una licenza di pilota di linea (ATPL) per velivoli, che sia conforme alle disposizioni in materia di riconoscimento del credito della parte FCL.510.A, lettera (c), punto (2), della parte FCL.

Articolo 7

Licenze di paesi terzi

1. Fatto salvo l'articolo 1, gli Stati membri possono accettare le licenze di paesi terzi, incluse le abilitazioni, i certificati, le autorizzazioni e/o le qualifiche associate ed i certificati medici rilasciati da, o per conto di, paesi terzi in conformità con le disposizioni dell'allegato III di questo regolamento.

2. I richiedenti le licenze e le abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL, che siano già titolari di almeno una licenza equivalente rilasciata in conformità all'allegato 1 ICAO da un paese terzo, dovranno soddisfare tutti i requisiti della parte FCL, con l'eccezione di una eventuale riduzione dei requisiti della durata del corso, numero di lezioni e ore di addestramento specifico.

Il credito dato ai richiedenti deve essere determinato dall'autorità competente dello Stato membro alla quale il pilota presenti la richiesta sulla base di una raccomandazione da parte di un'organizzazione di addestramento.

3. Ai titolari di una licenza di pilota di linea (ATPL) rilasciata da, o per conto di, uno stato terzo in conformità con l'allegato 1 ICAO che abbiano completato i requisiti in materia di esperienza per il rilascio di una ATPL nella categoria di aeromobili pertinente di cui al capitolo F della parte FCL, può essere concesso completamente credito dai requisiti di sottoporsi ad un corso di addestramento prima di intraprendere gli esami teorici e il test di abilitazione, se la licenza del paese terzo contiene una valida abilitazione al tipo per l'aeromobile da utilizzare per il test di abilitazione dell'ATPL.
4. Le abilitazioni al tipo di velivolo o elicottero possono essere rilasciate ai titolari di licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL che soddisfino i requisiti per il rilascio di quelle abilitazioni stabilite da un paese terzo.

Tali abilitazioni saranno ristrette ad aeromobili registrati in quel paese terzo.

Questa restrizione può essere rimossa se il pilota soddisfa i requisiti di cui alla lettera C, paragrafo 1, dell'allegato III di questo regolamento.

Articolo 8

Credito per l'addestramento

1. L'addestramento iniziato prima dell'entrata in vigore di questo regolamento conformemente ai requisiti e alle procedure delle JAA sarà accreditato pienamente ai fini del rilascio di licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL, a condizione che l'addestramento e gli esami siano completati in precedenza (*4 anni dalla data di entrata in vigore di questo regolamento*).
2. L'addestramento iniziato prima dell'entrata in vigore di questo regolamento in conformità all'allegato 1 ICAO può essere accreditato ai fini del rilascio delle licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL sulla base di un rapporto sul credito sviluppato dall'autorità competente e approvato dall'Agenzia.

Il rapporto dovrà descrivere il campo di applicazione dell'addestramento e dovrà indicare per quali dei requisiti della parte FCL viene dato credito e, ove applicabile, quali dei requisiti dovranno essere soddisfatti dai richiedenti per il rilascio delle licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL.

Il rapporto dovrà includere copie di tutti i documenti necessari per dimostrare il campo di applicazione dell'addestramento e delle norme e procedure nazionali secondo le quali l'addestramento era stato iniziato.

Articolo 9

Credito per il servizio militare

1. I membri di equipaggio di volo militari che desiderano ottenere licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL dovranno presentare richiesta all'autorità competente dello Stato membro in cui hanno prestato servizio.
2. La conoscenza, l'esperienza e le capacità acquisite durante il servizio militare saranno accreditate ai fini dei requisiti della parte FCL secondo i principi di un rapporto sul credito preparato dall'autorità competente e approvato dall'Agenzia.

Il rapporto sul credito dovrà:

- (a) descrivere le norme nazionali sulla base delle quali le licenze, abilitazioni, certificati, autorizzazioni e/o qualifiche militari sono state rilasciate;
- (b) descrivere il campo di applicazione dei privilegi che sono stati dati ai piloti;
- (c) indicare per quali requisiti della parte FCL deve essere dato credito;
- (d) indicare le limitazioni che potrebbero eventualmente essere incluse nelle licenze e abilitazioni o certificati associati conformi alla parte FCL, e i requisiti ai quali i piloti potrebbero essere obbligati ad uniformarsi in modo che queste limitazioni possano essere rimosse;
- (f) includere copie di tutti i documenti necessari a dimostrare gli elementi di cui sopra, insieme alle copie dei rilevanti requisiti e procedure nazionali.

Articolo 10

Entrata in vigore ed applicabilità

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e diventerà applicabile il giorno 8 aprile 2012.
2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono scegliere di non applicare le seguenti disposizioni della parte FCL fino a (3 anni dopo l'entrata in vigore di questo regolamento):
 - (a) le disposizioni relative alle licenze e abilitazioni o certificati associati dei piloti di convertiplani, dirigibili, palloni e alianti;
 - (b) le disposizioni del capitolo B (*LAPL*) e della sezione 2 (*LAFI*), della sezione 8 (*MCCI*), nel caso di elicotteri, della sezione 10 (*istruttore per il volo in montagna*) e sezione 11 (*istruttore di prove in volo*) del capitolo J;
 - (c) le disposizioni dei paragrafi FCL.800 (*abilitazione al volo acrobatico*), FCL.805 (*abilitazioni al traino di alianti e al traino di striscioni pubblicitari*), FCL.815 (*abilitazione al volo in montagna*) e FCL.820 (*abilitazione alle prove in volo*).
3. In deroga all'articolo 4, paragrafo 2, gli Stati membri possono scegliere di non convertire le licenze nazionali di pilota di velivolo ed elicottero fino a (2 anni dopo l'entrata in vigore di questo regolamento).

Il presente regolamento entra in vigore il [...] giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

REV 06.09.2011

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

Fatto a Bruxelles, [...]

Per la Commissione

[...]

Membro della Commissione

ALLEGATO I
AL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE
PARTE-FCL
CAPITOLO A
REQUISITI GENERALI

FCL.001 Autorità competente

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

FCL.005 Ambito di applicazione

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

FCL.010 Definizioni

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Classe di velivolo», la categorizzazione di velivoli ad equipaggio singolo che non richiedono una abilitazione per tipo.

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

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

«Competenza», una combinazione di abilità, conoscenza e atteggiamento richiesti per eseguire il compito allo standard prescritto.

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

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

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

«Credito», riconoscimento di esperienza o qualificazioni precedenti.

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

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

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

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

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

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

«Tempo di volo»:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Operazioni a equipaggio plurimo»:

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

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

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

«Aeromobile a equipaggio plurimo»:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FCL.020 Allievo pilota

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

FCL.025 Esami teorici per il rilascio delle licenze

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

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

Prima di ripetere gli esami, il richiedente dovrà sottoporsi ad ulteriore addestramento presso un'ATO. L'entità dell'addestramento necessario verrà determinato dall'organizzazione di addestramento sulla base delle necessità del richiedente.

(c) Periodo di validità

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

FCL.030 Prove pratiche di capacità

- (a) Prima di poter sottoporsi ad una prova di capacità per il rilascio di una licenza, una abilitazione o un certificato, il richiedente deve aver superato l'esame teorico richiesto, eccetto che nel caso di richiedenti che effettuano un corso di addestramento al volo integrato.

In ogni caso, l'istruzione teorica deve comunque essere sempre completata prima di poter sottoporsi alla prova di capacità.

- (b) Con l'eccezione del rilascio di una licenza di pilota di linea, un richiedente deve essere raccomandato, per poter sottoporsi alla prova di capacità, dall'organizzazione/persona responsabile per l'addestramento, una volta completato l'addestramento. La documentazione riguardante l'addestramento deve essere messa a disposizione dell'esaminatore.

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

- (a) *Credito dato per il tempo di volo*

- (1) Salvo diversamente specificato in questa parte, il tempo di volo, affinché possa essere accreditato ai fini del rilascio di una licenza, abilitazione o certificato, deve essere stato eseguito nella stessa categoria di aeromobili per la quale si richiede il rilascio della licenza o dell'abilitazione.
- (2) Pilota in comando o d'istruzione
 - (i) Al richiedente di una licenza, un'abilitazione o un certificato deve essere accreditato pienamente tutto il tempo di volo svolto come solista, istruzione in doppio o pilota in comando ai fini del tempo di volo totale richiesto per il rilascio della licenza, abilitazione o certificato.
 - (ii) Uno studente che abbia superato il corso di addestramento integrato ATP ha il diritto di farsi accreditare fino a 50 ore di tempo strumentale di allievo pilota in comando ai fini del tempo di pilota in comando richiesto per il rilascio della licenza di pilota di linea, licenza di pilota commerciale e l'abilitazione per tipo o classe per plurimotore.
 - (iii) Uno studente che abbia superato un corso di addestramento integrato CPL/IR ha il diritto di farsi accreditare fino a 50 ore di tempo strumentale di allievo pilota in comando ai fini del tempo di pilota in comando richiesto per il rilascio della licenza di pilota commerciale e l'abilitazione per tipo o classe per plurimotore.
- (3) Tempo di volo come copilota. Salvo diversamente specificato in questa parte, il titolare di una licenza di pilota, quando opera nella funzione di copilota o copilota sotto supervisione, ha il diritto di farsi accreditare tutto il tempo di volo svolto come copilota ai fini del tempo di volo totale richiesto per il rilascio di una licenza di pilota di livello più alto.

(b) Credito dato per la conoscenza teorica

- (1) Al richiedente che abbia superato l'esame teorico per una licenza di pilota di linea saranno accreditati i requisiti in materia di conoscenza teorica per la licenza di pilota di aeromobili leggeri, la licenza di pilota privato, la licenza di pilota commerciale e, eccetto che nel caso di elicotteri, l'abilitazione al volo strumentale nella stessa categoria di aeromobili.
- (2) Al richiedente che abbia superato l'esame teorico per una licenza di pilota commerciale saranno accreditati i requisiti in materia di conoscenza teorica per la licenza di pilota di aeromobili leggeri o la licenza di pilota privato nella stessa categoria di aeromobili.
- (3) Il titolare di una abilitazione al volo strumentale o un richiedente che abbia superato l'esame teorico strumentale per una categoria di aeromobili sarà accreditato in pieno ai fini dei requisiti per l'istruzione teorica e l'esame per una abilitazione al volo strumentale per un'altra categoria di aeromobili.
- (4) Il titolare di una licenza di pilota sarà accreditato ai fini dei requisiti per l'istruzione teorica e l'esame per una licenza in un'altra categoria di aeromobili conformemente all'allegato 1 di questa parte.

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

FCL.040 Esercizio dei privilegi delle licenze

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

FCL.045 Obbligo di portare con sé e mostrare i documenti

- (a) Il pilota deve sempre portare con sé una licenza ed un certificato medico in corso di validità nel momento in cui esercita i privilegi di una licenza.
- (b) Il pilota deve anche portare con sé un documento di identificazione personale contenente la sua foto.
- (c) Un pilota o un allievo pilota deve presentare il proprio registro del tempo di volo per essere ispezionato quando richiesto da un rappresentante autorizzato di una autorità competente.
- (d) Un allievo pilota deve portare con sé, nei voli di navigazione effettuati come solista, evidenza dell'autorizzazione richiesta dalla parte FCL.020, lettera (a).

FCL.050 Registrazione del tempo di volo

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

FCL.055 Competenza linguistica

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

- (d) Requisiti specifici per i titolari di una abilitazione al volo strumentale (IR). Fatto salvo quanto esposto nei paragrafi di cui sopra, i titolari di una abilitazione al volo strumentale devono aver dimostrato la capacità di poter utilizzare la lingua inglese ad un livello che permetta loro di:
- (1) capire tutte le informazioni relative allo svolgimento di tutte le fasi di un volo, inclusa la preparazione del volo;
 - (2) utilizzare la radiotelefonia in tutte le fasi del volo, incluse le situazioni di emergenza;
 - (3) comunicare con gli altri membri dell'equipaggio durante tutte le fasi del volo, inclusa la preparazione del volo.
- (e) La competenza linguistica e l'utilizzo della lingua inglese per i titolari di abilitazioni al volo strumentale vengono dimostrati tramite un metodo di valutazione stabilito dall'autorità competente.

FCL.060 Attività di volo recente

- (a) Palloni liberi. Un pilota non può utilizzare un pallone libero per trasportare passeggeri o per un'attività di trasporto aereo commerciale a meno che non abbia completato nei 180 giorni precedenti:
- (1) almeno 3 voli come pilota di pallone libero, dei quali almeno 1 deve essere stato svolto in un pallone libero della corrispondente classe e gruppo; o
 - (2) 1 volo nella corrispondente classe e gruppo di pallone libero sotto la supervisione di un istruttore qualificato in conformità al capitolo J.
- (b) Velivoli, elicotteri, convertiplani, dirigibili e alianti. Un pilota non può utilizzare un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale o per trasportare passeggeri:
- (1) come pilota in comando o copilota a meno che non abbia svolto, nei 90 giorni precedenti, almeno 3 decolli, avvicinamenti ed atterraggi in un aeromobile dello stesso tipo o classe o in un FFS dello stesso tipo o classe. I 3 decolli e atterraggi devono essere stati effettuati in voli ad equipaggio plurimo o singolo, a seconda dei privilegi posseduti dal pilota; e
 - (2) come pilota in comando in voli notturni, a meno che:
 - (i) non abbia svolto, nei 90 giorni precedenti, almeno 1 decollo, avvicinamento ed atterraggio durante la notte come pilota di un aeromobile dello stesso tipo o classe o in un FFS dello stesso tipo o classe; o
 - (ii) sia titolare di una abilitazione al volo strumentale (IR);
 - (3) come copilota di rinforzo in crociera, a meno che:
 - (i) non soddisfi i requisiti di cui alla lettera b), punto 1; o
 - (ii) non abbia completato nei 90 giorni precedenti almeno 3 tratte come pilota di rinforzo in crociera sullo stesso tipo o classe di aeromobile; o
 - (iii) non abbia effettuato su un FFS, ad intervalli non superiori a 90 giorni, un addestramento volto ad aggiornare e mantenere l'abilità di pilotaggio. Tale addestramento di aggiornamento può essere combinato con l'addestramento di aggiornamento dell'operatore prescritto nella parte OR.OPS.
 - (4) Nel caso in cui un pilota possieda il privilegio per operare più di un tipo di elicotteri non complessi dalle stesse caratteristiche di manovrabilità e pilotaggio, così come

definito conformemente alla parte 21, i 3 decolli, avvicinamenti e atterraggi richiesti al punto (1) possono essere effettuati in uno soltanto dei tipi di elicottero, a condizione che il pilota abbia completato almeno 2 ore di volo in ognuno dei tipi di elicottero durante i 6 mesi precedenti.

- (c) Requisiti specifici per il trasporto aereo commerciale
 - (1) Nel caso del trasporto aereo commerciale, il periodo di 90 giorni prescritto alla precedente lettera (b), punti (1) e (2), può essere esteso fino ad un massimo di 120 giorni, a condizione che il pilota effettui attività di linea sotto la supervisione di un istruttore o esaminatore per l'abilitazione per tipo.
 - (2) Nel caso in cui un pilota non soddisfi il requisito di cui al punto (1), dovrà completare un volo di addestramento nell'aeromobile o in un FFS dello stesso tipo di aeromobile da utilizzare, che dovrà includere almeno i requisiti di cui alla lettera (b), punti (1) e (2), prima che possa esercitare i suoi privilegi.

FCL.065 Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze in materia di trasporto aereo commerciale che abbiano compiuto i 60 anni di età

- (a) Età 60-64. Velivoli ed elicotteri. Il titolare di una licenza di pilotaggio che ha raggiunto l'età di 60 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale, eccetto che:
 - (1) come membro di equipaggio plurimo; e
 - (2) a condizione che tale titolare sia l'unico pilota dell'equipaggio di volo ad aver raggiunto l'età di 60 anni.
- (b) Età 65. Il titolare di una licenza di pilota che ha raggiunto l'età di 65 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale.

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

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

CAPITOLO B
LICENZA DI PILOTA D'AEROMOBILI LEGGERI — LAPL
SEZIONE 1

Requisiti comuni

FCL.100 LAPL — Età minima

I richiedenti di una LAPL devono aver compiuto:

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

FCL.105 LAPL — Privilegi e condizioni

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

FCL.110 LAPL — Credito dato per la stessa categoria di aeromobili

- (a) I richiedenti di una LAPL che sono titolari di un'altra licenza nella stessa categoria di aeromobili devono essere accreditati in pieno ai fini del soddisfacimento dei requisiti della LAPL per quella categoria di aeromobili.
- (b) Fatto salvo il paragrafo precedente, nel caso in cui la licenza sia scaduta, il richiedente deve sostenere una prova di capacità conformemente alla parte FCL.125 per il rilascio di una LAPL nella categoria di aeromobili appropriata.

FCL.115 LAPL — Corso di addestramento

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

FCL.120 LAPL — Esame teorico

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

- (a) materie comuni:
 - regolamentazione aeronautica,
 - prestazioni umane,
 - meteorologia, e
 - comunicazioni;
- (b) materie specifiche in relazione alle differenti categorie di aeromobili:
 - principi del volo,
 - procedure operative,
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo,

- conoscenza generale dell'aeromobile, e
- navigazione.

FCL.125 LAPL — Prove di capacità

- (a) I richiedenti di una LAPL devono dimostrare attraverso il superamento di una prova di capacità di possedere le capacità per eseguire, in qualità di pilota in comando sulla categoria di aeromobili appropriata, le procedure e manovre rilevanti con la competenza appropriata ai privilegi rilasciati.
- (b) I richiedenti di una prova di capacità devono avere ricevuto l'addestramento in volo sulla stessa classe o tipo di aeromobile di quello utilizzato per la prova di capacità. I privilegi saranno ristretti alla classe o tipo utilizzato per la prova di capacità fino al momento dell'annotazione di estensioni addizionali sulla licenza, conformemente a questo capitolo.
- (c) Punteggio minimo
 - (1) La prova di capacità è divisa in due sezioni, le quali rappresentano tutte le diverse fasi del volo appropriate alla categoria di aeromobili utilizzata.
 - (2) Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Nel caso in cui il richiedente non superi una sezione soltanto, potrà ripetere quella sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta invece il non superamento di tutto il test.
 - (3) Nel caso in cui la prova debba essere ripetuta come descritto al punto (2), il non superamento di una sezione, incluse quelle che erano state superate in un tentativo precedente, causa il non superamento di tutto il test.
 - (4) Il non superamento di tutte le sezioni della prova dopo 2 tentativi comporta la necessità di sottoporsi ad un addestramento pratico aggiuntivo.

SEZIONE 2

Requisiti specifici per la licenza basica di pilota di aeromobili leggeri (LAPL) — Velivoli

FCL.105.BLAPL LAPL basica — Privilegi

I privilegi dei titolari di una LAPL basica per velivoli consistono nell'operare come pilota in comando su velivoli a motore singolo a pistoni o TMG con una massa massima al decollo certificata di 2 000 kg o inferiore, in voli locali all'interno di un raggio di 30 km (15 NM) dall'aeroporto di partenza, senza atterraggi intermedi e quando, considerando le condizioni del volo, il pilota sia in grado di tornare all'aeroporto di partenza.

I privilegi della LAPL basica non includono il trasporto di passeggeri.

FCL.110.BLAPL LAPL basica – Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

- (a) I richiedenti di una LAPL basica per velivoli devono avere completato almeno 20 ore di addestramento in volo nella classe di aeromobile utilizzata per il test di abilitazione, incluse almeno:
 - (1) 10 ore di addestramento in doppio,
 - (2) 4 ore di volo come solista sotto supervisione,
 - (3) 3 ore di volo di navigazione in doppio.

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

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

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

FCL.135.BLAPL LAPL basica — Estensione dei privilegi a un'altra classe o variante

- (a) I privilegi di una LAPL basica devono essere limitati alla classe utilizzata per effettuare la prova di capacità. Questa limitazione può essere rimossa nel caso in cui il pilota abbia completato in un'altra classe:

- (1) 3 ore di addestramento in volo, comprendenti:
 - (i) 10 decolli ed atterraggi in doppio, e
 - (ii) 10 decolli ed atterraggi come solista sotto supervisione.
- (2) Una prova di capacità per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nella nuova classe. Durante questa prova di capacità il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altra classe nelle seguenti materie:
 - procedure operative,
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo,
 - conoscenza generale dell'aeromobile.

- (b) Prima di poter esercitare i privilegi della licenza su un'altra variante di velivolo rispetto a quella utilizzata per il test di abilitazione, il pilota titolare di una licenza LAPL basica deve sottoporsi ad un addestramento sulle differenze o di familiarizzazione. L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.

FCL.140.BLAPL LAPL basica — Requisiti di attività di volo recente

I titolari di una licenza LAPL basica possono esercitare i privilegi della loro licenza solamente quando soddisfano i requisiti di attività di volo recente di cui alla parte FCL.140.A.

SEZIONE 3

Requisiti specifici per la LAPL per velivoli — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Privilegi

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

FCL.110.A LAPL(A) – Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

- (a) I richiedenti di una LAPL(A) devono aver completato almeno 30 ore di istruzione di volo su velivoli o TMG, comprendenti almeno:

- (1) 15 ore di istruzione di volo in doppio nella stessa classe di quella utilizzata per la prova di capacità;
 - (2) 6 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendente almeno 3 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 150 km (80 NM), durante il quale deve essere effettuato almeno 1 atterraggio completo in un aeroporto diverso da quello di partenza.
- (b) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL basica per velivoli. I richiedenti di una LAPL(A) titolari di una LAPL basica per velivoli devono aver completato 10 ore di istruzione di volo, comprendenti almeno:
- (1) 5 ore di istruzione di volo in doppio;
 - (2) 4 ore di volo come solista sotto supervisione, di cui almeno 3 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 150 km (80 NM), durante il quale deve essere effettuato almeno 1 atterraggio completo in un aeroporto diverso da quello di partenza.
- (c) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG. I richiedenti di una LAPL(A) titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG devono aver completato almeno 21 ore di volo su TMG in seguito all'annotazione dell'estensione per TMG e devono soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.135.BLAPL, lettera (a), sui velivoli.
- (d) Riconoscimento del credito. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera (a).
- L'ammontare del credito deve essere deciso dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una prova in volo preliminare, ma deve in ogni caso:
- (1) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando;
 - (2) non eccedere il 50% delle ore previste alla lettera (a);
 - (3) non includere i requisiti della lettera (a), punto (2).

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

I privilegi di una LAPL(A) devono essere limitati alla classe e variante di velivoli o TMG utilizzata per effettuare la prova di capacità. Questa limitazione può essere rimossa nel caso in cui il pilota soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.135.BLAPL.

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

- (a) I titolari di una LAPL(A) possono esercitare i privilegi della loro licenza solamente quando hanno completato, negli ultimi 24 mesi, come piloti di velivoli o di TMG:
- (1) almeno 12 ore di volo come pilota in comando, inclusi 12 decolli ed atterraggi; e
 - (2) addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore.
- (b) I titolari di una LAPL(A) che non soddisfino i requisiti di cui alla lettera (a) devono:
- (1) sottoporsi a controlli di professionalità con un esaminatore prima di poter riprendere ad esercitare i privilegi della loro licenza; o

- (2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando in doppio o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera (a).

SEZIONE 4

Requisiti specifici per la LAPL per elicotteri — LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) — Privilegi

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

FCL.110.H LAPL(H) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

- (a) I richiedenti di una LAPL(H) devono aver completato 40 ore di istruzione di volo su elicotteri. Di queste 40 ore di volo, almeno 35 devono essere eseguite sul tipo di elicottero uguale a quello utilizzato per il test di abilitazione. L'istruzione di volo deve includere almeno:

- (1) 20 ore di istruzione di volo in doppio; e
- (2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendente almeno 5 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 150 km (80 NM), durante il quale deve essere effettuato almeno 1 atterraggio completo in un aeroporto diverso da quello di partenza.

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

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

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

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

- (a) I privilegi di una LAPL(H) devono essere limitati al tipo e variante specifico di elicotteri utilizzato per effettuare la prova di capacità. Questa limitazione può essere rimossa nel caso in cui il pilota abbia completato:

- (1) 5 ore di addestramento in volo, comprendenti:
 - (i) 15 decolli, avvicinamenti ed atterraggi in doppio;
 - (ii) 15 decolli, avvicinamenti ed atterraggi come solista sotto supervisione;
 - (iii) una prova di capacità per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nel nuovo tipo. Durante questa prova di capacità il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altro tipo nelle seguenti materie:
 - procedure operative,

- prestazioni in volo e pianificazione del volo,
 - conoscenza generale dell'aeromobile.
- (b) Prima di poter esercitare i privilegi della licenza su un'altra variante di elicotteri rispetto a quella utilizzata per la prova di capacità, il pilota titolare di una licenza LAPL(H) deve sottoporsi ad un addestramento sulle differenze o di familiarizzazione, come determinato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21. L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.

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

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

SEZIONE 5**Requisiti specifici per la LAPL per alianti – LAPL(S)****FCL.105.S LAPL(S) — Privilegi e condizioni**

- (a) I privilegi di un titolare di una licenza LAPL per alianti consistono nell'operare come pilota in comando su alianti e alianti a motore. Al fine di poter esercitare i privilegi su un TMG, il titolare deve soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.135.S.
- (b) I titolari di una licenza LAPL(S) possono trasportare passeggeri solamente dopo aver completato, a seguito del rilascio della licenza, 10 ore di volo o 30 lanci come pilota in comando su alianti o alianti a motore.

FCL.110.S LAPL(S) — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

- (a) I richiedenti di una LAPL(S) devono aver completato almeno 15 ore di istruzione di volo su alianti o alianti a motore, comprendenti almeno:
 - (1) 10 ore di istruzione di volo in doppio;
 - (2) 2 ore di volo come solista sotto supervisione;
 - (3) 45 lanci e atterraggi;
 - (4) 1 volo di navigazione come solista di almeno 50 km (27 NM) o 1 volo di navigazione in doppio di almeno 100 km (55 NM).
- (b) Delle 15 ore richieste alla lettera (a), un massimo di 7 ore possono essere svolte in un TMG.
- (c) Riconoscimento del credito. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera (a).
L'ammontare del credito deve essere deciso dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una prova in volo preliminare, ma deve in ogni caso:
 - (1) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando;
 - (2) non eccedere il 50% delle ore previste alla lettera (a);
 - (3) non includere i requisiti della lettera (a), dal punto (2) al (4).

FCL.130.S LAPL(S) — Metodi di lancio

- (a) I privilegi della licenza LAPL(S) devono essere limitati ai metodi di lancio inclusi nella prova di capacità. Questa limitazione può essere rimossa nel caso in cui il pilota abbia completato:
 - (1) nel caso di lancio tramite verricello o macchina, un minimo di 10 lanci di istruzione in doppio e 5 lanci come solista sotto supervisione;
 - (2) nel caso di lancio tramite traino da un aereo o auto-lancio, un minimo di 5 lanci di istruzione in doppio e 5 lanci come solista sotto supervisione. Nel caso di auto-lancio, l'istruzione in doppio può essere effettuata in un TMG;
 - (3) nel caso di lancio con elastico, un minimo di 3 lanci d'istruzione effettuati in doppio o come solista sotto supervisione.

- (b) Il completamento dei lanci di addestramento aggiuntivi deve essere scritto nel libretto di volo e firmato dall'istruttore.
- (c) Al fine di mantenere i loro privilegi per ciascun metodo di lancio, i piloti devono effettuare almeno 5 lanci in un periodo di 24 mesi, con l'eccezione del lancio con elastico per il quale i piloti devono effettuare solamente 2 lanci.
- (d) Nel caso in cui il pilota non soddisfi i requisiti di cui alla lettera (c), dovrà effettuare il numero aggiuntivo di lanci in doppio o come solista sotto la supervisione di un istruttore al fine di rinnovare i privilegi.

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

I privilegi di una licenza LAPL(S) possono essere estesi al TMG nel caso in cui il pilota abbia completato in un'ATO almeno:

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

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

- (a) Alianti e alianti a motore. I titolari di una licenza LAPL(S) possono esercitare i privilegi della loro licenza su alianti o alianti a motore solamente quando abbiano completato negli ultimi 24 mesi, su alianti o alianti a motori, esclusi TMG, almeno:
 - (1) 5 ore di volo come pilota in comando, inclusi 15 lanci;
 - (2) 2 voli di addestramento con un istruttore;
- (b) TMG. I titolari di una licenza LAPL(S) possono esercitare i privilegi della loro licenza su un TMG solamente quando abbiano:
 - (1) completato negli ultimi 24 mesi, su TMG :
 - (i) almeno 12 ore di volo come pilota in comando, inclusi 12 decolli ed atterraggi; e
 - (ii) addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore.

- (2) Nel caso in cui il titolare di una licenza LAPL(S) abbia anche i privilegi per pilotare velivoli, i requisiti di cui al punto (1) possono essere esplicitati su velivoli.
- (c) I titolari di una licenza LAPL(S) che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera (a) o alla lettera (b) devono, prima di poter riprendere ad esercitare i privilegi della loro licenza:
 - (1) superare i controlli di professionalità con un esaminatore su un aliante o un TMG, se del caso; o
 - (2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando in doppio o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera (a) o alla lettera (b).

SEZIONE 6

Requisiti specifici per la LAPL per palloni — LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) — Privilegi

I privilegi dei titolari di una LAPL per palloni consistono nell'operare come pilota in comando su palloni ad aria calda o dirigibili ad aria calda con una capienza massima dell'involucro di 3 400 m³ o palloni a gas con una capienza massima dell'involucro di 1 200 m³, trasportando un numero massimo di passeggeri pari a 3, così che non ci siano mai più di 4 persone a bordo dell'aeromobile.

FCL.110.B LAPL(B) — Requisiti in materia di esperienza

- (a) I richiedenti di una licenza LAPL(B) devono aver completato almeno 16 ore di istruzione di volo su palloni della stessa classe, comprendenti almeno:
 - (1) 12 ore di istruzione di volo in doppio;
 - (2) 10 gonfiaggi e 20 decolli e atterraggi; e
 - (3) 1 volo come solista sotto supervisione con un tempo di volo minimo di almeno 30 minuti.
- (b) Riconoscimento del credito. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando su palloni possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera (a).
L'ammontare del credito deve essere deciso dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una prova in volo preliminare, ma deve in ogni caso:
 - (1) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando su palloni;
 - (2) non eccedere il 50% delle ore previste alla lettera (a);
 - (3) non includere i requisiti della lettera (a), punti (2) e (3).

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

- (a) I privilegi della licenza LAPL(B) sono limitati ai voli non frenati. Questa limitazione può essere rimossa nel caso in cui il pilota abbia completato almeno 3 voli frenati di addestramento.
- (b) Il completamento dell'addestramento aggiuntivo deve essere scritto nel libretto di volo e firmato dall'istruttore.

- (c) Al fine di mantenere i loro privilegi, i piloti devono completare un numero minimo di 2 voli frenati in un periodo di 24 mesi.
- (d) Nel caso in cui il pilota non soddisfi i requisiti di cui alla lettera (c), dovrà effettuare il numero aggiuntivo di voli frenati in doppio o come solista sotto la supervisione di un istruttore al fine di rinnovare i privilegi.

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

I privilegi della licenza LAPL(B) devono essere limitati alla classe di palloni utilizzata per la prova di capacità. Questa limitazione può essere rimossa nel caso in cui il pilota abbia completato in un'altra classe, presso un'ATO, almeno:

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

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

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

CAPITOLO C

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

SEZIONE 1

Requisiti comuni

FCL.200 Età minima

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

FCL.205 Condizioni

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

FCL.210 Corso di addestramento

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

FCL.215 Esame teorico

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

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

FCL.235 Prova di capacità

- (a) I richiedenti di una BPL, SPL o PPL devono dimostrare attraverso il superamento di una prova di capacità di possedere le capacità per eseguire, in qualità di pilota in comando sulla categoria di aeromobili appropriata, le procedure e manovre rilevanti con la competenza appropriata ai privilegi rilasciati.
- (b) I richiedenti di una prova di capacità devono avere ricevuto l'addestramento in volo sulla stessa classe o tipo di aeromobile o un gruppo di palloni liberi di quello utilizzato per la prova di capacità.

(c) Punteggio minimo

- (1) La prova di capacità è divisa in due sezioni, le quali rappresentano tutte le diverse fasi del volo adatte alla categoria di aeromobili utilizzata.
- (2) Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta invece il non superamento di tutto il test. Nel caso in cui il richiedente non superi una sezione soltanto, potrà ripetere quella sezione.
- (3) Nel caso in cui il test debba essere ripetuto come descritto al punto 2, il non superamento di una sezione, incluse quelle che erano state superate in un tentativo precedente, causa il non superamento di tutto il test.
- (4) Il non superamento di tutte le sezioni del test dopo 2 tentativi comporta la necessità di sottoporsi ad un addestramento aggiuntivo.

SEZIONE 2

Requisiti specifici per la PPL per velivoli - PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) - Privilegi

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

FCL.210.A PPL(A) - Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

- (a) I richiedenti di una PPL(A) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su velivoli, 5 delle quali possono essere completate in un FSTD, comprendenti almeno:
 - (1) 25 ore di istruzione di volo in doppio; e
 - (2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendenti almeno 5 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 270 km (150 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi su almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.
- (b) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(A). I richiedenti di una PPL(A) titolari di una LAPL(A) devono aver completato almeno 15 ore di volo su velivoli dopo il rilascio della LAPL(A), di cui almeno 10 devono essere ore di istruzione di volo completate in un corso di addestramento presso un'ATO. Tale corso di addestramento deve includere almeno 4 ore di volo come solista sotto supervisione, di cui almeno 2 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 270 km (150 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi su almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.
- (c) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG. I richiedenti di una PPL(A) titolari di una LAPL(S) con estensione per TMG devono aver completato:

- (1) almeno 24 ore di volo su TMG in seguito all'annotazione dell'estensione per TMG; e
 - (2) 15 ore di istruzione di volo su velivoli in un corso di addestramento presso un'ATO, inclusi almeno i requisiti di cui alla lettera (a), punto (2).
- (d) Riconoscimento del credito. I richiedenti titolari di una licenza di pilota per un'altra classe di aeromobili, con l'eccezione dei palloni liberi, verranno accreditati con il 10% del loro tempo di volo totale come pilota in comando su tale aeromobile fino ad un massimo di 10 ore. L'ammontare del credito riconosciuto non deve in ogni caso includere i requisiti di cui alla lettera (a), punto (2).

SEZIONE 3

Requisiti specifici per la PPL per elicotteri – PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) - Privilegi

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

FCL.210.H PPL(H) - Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

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

SEZIONE 4

Requisiti specifici per la PPL per convertiplani – PPL(PL)

A disposizione

SEZIONE 5

Requisiti specifici per la PPL per dirigibili – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) - Privilegi

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

FCL.210.As PPL(As) - Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

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

SEZIONE 6

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

FCL.205.S SPL – privilegi e condizioni

- (a) I privilegi di un titolare di una SPL consistono nell'operare come pilota in comando su alianti e alianti a motore. Al fine di poter esercitare i privilegi su un TMG, il titolare deve soddisfare i requisiti di cui alla parte FCL.135.S.
- (b) I titolari di una SPL:
 - (1) possono trasportare passeggeri solamente dopo aver completato, a seguito del rilascio della licenza, almeno 10 ore di volo o 30 lanci come pilota in comando su alianti o alianti a motore;
 - (2) sono ristretti ad operare senza retribuzione in voli non commerciali fino a quando abbiano:

- (i) raggiunto i 18 anni di età;
 - (ii) completato, a seguito del rilascio della licenza, 75 ore di volo o 200 lanci come pilota in comando su alianti o alianti a motore;
 - (iii) superato i controlli di professionalità con un esaminatore.
- (c) In deroga alla lettera (b), punto (2), il titolare di una SPL con privilegi di istruttore o esaminatore può ricevere retribuzione per:
- (1) fornire istruzione di volo per la LAPL(S) o la SPL;
 - (2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per dette licenze;
 - (3) le abilitazioni e i certificati connessi con queste licenze.

FCL.210.S SPL - Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

- (a) I richiedenti di una SPL devono aver completato almeno 15 ore di istruzione di volo su alianti o alianti a motore, comprendenti almeno i requisiti di cui alla parte FCL.110.S.
- (b) I richiedenti di una SPL titolari di una LAPL(S) devono essere accreditati in pieno ai fini del soddisfacimento dei requisiti per il rilascio di una SPL.
- I richiedenti di una SPL che sono stati titolari di una LAPL(S) nel periodo di 2 anni prima della richiesta saranno accreditati in pieno ai fini del soddisfacimento dei requisiti della conoscenza teorica e dell'istruzione di volo.
- (c) *Riconoscimento del credito.* Ai richiedenti titolari di una licenza di pilota per un'altra classe di aeromobili, con l'eccezione dei palloni liberi, verrà accreditato il 10% del loro tempo di volo totale come pilota in comando su tale aeromobile fino ad un massimo di 7 ore. L'ammontare del credito riconosciuto non deve in ogni caso includere i requisiti della parte FCL.110.S, lettera (a), dal punto (2) al punto (4).

FCL.220.S SPL - Metodi di lancio

I privilegi della SPL devono essere limitati ai metodi di lancio inclusi nelle prove di capacità. Questa limitazione può essere rimossa e i nuovi privilegi possono essere esercitati nel caso in cui il pilota soddisfi i requisiti di cui alla parte FCL.130.S.

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

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

SEZIONE 7

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

FCL.205.B BPL - Privilegi e condizioni

- (a) I privilegi di un titolare di una BPL consistono nell'operare come pilota in comando su palloni liberi e dirigibili ad aria calda.
- (b) I titolari di una BPL sono ristretti ad operare senza retribuzione in voli non commerciali fino a quando abbiano:
- (1) raggiunto i 18 anni di età;
 - (2) completato 50 ore di volo e 50 decolli ed atterraggi come pilota in comando su palloni liberi;

- (3) superato i controlli di professionalità con un esaminatore su un pallone libero nella classe specifica.
- (c) In deroga alla lettera (b), il titolare di una BPL con privilegi di istruttore o esaminatore può ricevere retribuzione per:
 - (1) fornire istruzione di volo per la LAPL(B) o la BPL;
 - (2) condurre prove di capacità e controlli di professionalità per dette licenze;
 - (3) le abilitazioni e i certificati connessi con queste licenze.

FCL.210.B BPL – Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento del credito

- (a) I richiedenti di una BPL devono aver completato almeno 16 ore di istruzione di volo su palloni liberi della stessa classe e gruppo, comprendenti almeno:
 - (1) 12 ore di istruzione di volo in doppio;
 - (2) 10 gonfiaggi e 20 decolli e atterraggi; e
 - (3) 1 volo come solista sotto supervisione con un tempo di volo minimo di almeno 30 minuti.
- (b) I richiedenti di una BPL titolari di una LAPL(B) devono essere accreditati in pieno ai fini del soddisfacimento dei requisiti per il rilascio di una BPL.

I richiedenti di una BPL che sono stati titolari di una LAPL(B) nel periodo di 2 anni prima della richiesta saranno accreditati in pieno ai fini del soddisfacimento dei requisiti della conoscenza teorica e dell'istruzione di volo.

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

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

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

I privilegi della BPL devono essere limitati alla classe e gruppo di palloni liberi utilizzata per la prova di capacità. Questa limitazione può essere rimossa nel caso in cui il pilota abbia:

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

FCL.230.B BPL - Requisiti di attività di volo recente

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

CAPITOLO D
Licenza di pilota commerciale - CPL
SEZIONE 1

Requisiti comuni

FCL.300 CPL - Età minima

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

FCL.305 CPL - Privilegi e condizioni

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

FCL.310 CPL - Esame teorico

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

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

FCL.315 CPL - Corso di addestramento

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

FCL.320 CPL - Test di abilitazione

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

SEZIONE 2

Requisiti specifici per la categoria velivoli – CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) - Condizioni specifiche per i titolari della MPL

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

- (a) 70 ore di volo:
 - (1) come pilota in comando; o
 - (2) composte di almeno 10 ore come pilota in comando e il tempo di volo aggiuntivo come pilota in comando sotto supervisione (PICUS).

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

CAPITOLO E

LICENZA DI PILOTA AD EQUIPAGGIO PLURIMO – MPL

FCL.400.A MPL - Età minima

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

FCL.405.A MPL - Privilegi

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

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

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

FCL.415.A MPL – Abilità pratica

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

CAPITOLO F
LICENZA DI PILOTA DI LINEA - ATPL
SEZIONE 1

Requisiti comuni

FCL.500 ATPL - Età minima

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

FCL.505 ATPL - Privilegi

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

FCL.515 ATPL – Corso di addestramento ed esami teorici

- (a) Corso. I richiedenti di una ATPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO. Il corso deve essere un corso di addestramento integrato o un corso modulare, conformemente con l'appendice 3 di questa parte.
- (b) Esame. I richiedenti di una ATPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati nei seguenti argomenti:
- regolamentazione aeronautica,
 - conoscenza generale dell'aeromobile – cellula/sistemi/impianti motopropulsori,
 - conoscenza generale dell'aeromobile – strumentazione,
 - massa e bilanciamento,
 - prestazioni,
 - pianificazione del volo e monitoraggio,
 - prestazioni umane,
 - meteorologia,
 - navigazione generale,
 - radionavigazione,
 - procedure operative,
 - principi del volo,
 - comunicazioni VFR,
 - comunicazioni IFR.

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

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

FCL.510.A ATPL(A) - Prerequisiti, esperienza e riconoscimento del credito

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

Delle 1 500 ore di volo, fino a 100 ore possono essere svolte su un FFS e su un FNPT. Di queste 100 ore, solamente un massimo di 25 ore possono essere svolte su un FNPT.
- (c) Riconoscimento del credito.
 - (1) I titolari di una licenza di pilota per altre categorie di aeromobili possono essere accreditati con il tempo di volo fino ad un massimo di:
 - (i) per TMG o alianti, 30 ore di volo effettuate come pilota in comando;
 - (ii) per elicotteri, 50% di tutti i requisiti riguardanti il tempo di volo di cui alla lettera (b).
 - (2) I titolari di una licenza di ingegnere di bordo rilasciata conformemente alle norme nazionali applicabili vengono accreditati con 50% del tempo di volo effettuato come ingegnere di bordo fino ad un credito massimo di 250 ore. Queste 250 ore possono essere accreditate verso il requisito di 1500 ore di cui alla lettera (a) e il requisito di 500 ore di cui alla lettera

(b), punto (1), sempre che il credito totale riconosciuto nei confronti di ciascuno di questi paragrafi non ecceda le 250 ore.

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

FCL.520.A ATPL(A) – prova di capacità

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

La prova di capacità deve essere svolta con un velivolo o con un FFS adeguatamente qualificato che rappresenti lo stesso tipo di velivolo.

SEZIONE 3

Requisiti specifici per la categoria elicotteri – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) - Prerequisiti, esperienza e riconoscimento del credito

I richiedenti di una ATPL(H) devono:

- (a) essere titolari di una CPL(H) e di una abilitazione per tipo di elicottero ad equipaggio plurimo e aver ricevuto addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC).
- (b) aver completato come pilota di elicotteri un minimo di 1000 ore di volo, comprendenti almeno:
 - (1) 350 ore in elicotteri ad equipaggio plurimo;
 - (2) (i) 250 ore come pilota in comando; o
(ii) 100 ore come pilota in comando e 150 ore come pilota in comando sotto supervisione; o
(iii) 250 ore come pilota in comando sotto supervisione in elicotteri ad equipaggio plurimo. In questo caso, i privilegi della ATPL(H) sono limitati solamente ad operazioni a equipaggio plurimo, fino al completamento di 100 ore come pilota in comando;
 - (3) 200 ore di volo di navigazione delle quali almeno 100 ore devono essere effettuate come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione;
 - (4) 30 ore di tempo strumentale delle quali non più di 10 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore; e
 - (5) 100 ore di volo notturno come pilota in comando o copilota.

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

- (c) Il tempo di volo su velivoli viene accreditato fino al 50% verso i requisiti del tempo di volo di cui alla lettera (b).
- (d) L'esperienza richiesta alla lettera (b) deve essere completata prima di sottoporsi alla prova di capacità per l'ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) – prova di capacità

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

La prova di capacità deve essere svolta con un elicottero o con un FFS adeguatamente qualificato che rappresenti lo stesso tipo di elicottero.

CAPITOLO G

ABILITAZIONE AL VOLO STRUMENTALE - IR

SEZIONE 1

Requisiti comuni

FCL.600 IR - Generalità

Operazioni in condizioni IFR con un velivolo, elicottero, dirigibile o convertiplano possono essere solamente condotte dai titolari di una PPL, CPL, MPL e ATPL con una IR adeguata alla categoria di aeromobili o se stanno effettuando una prova di capacità o un addestramento in doppio.

FCL.605 IR - Privilegi

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

FCL.610 IR - Prerequisiti e riconoscimento del credito

I richiedenti di una IR devono:

- (a) essere titolari:
 - (1) di almeno una PPL nella categoria di aeromobili appropriata, e:
 - (i) dei privilegi per effettuare voli notturni conformemente alla parte FCL.810 i; o
 - (ii) di una ATPL in un'altra categoria di aeromobili; o
 - (2) di una CPL, nella categoria di aeromobili appropriata.

- (b) aver completato almeno 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando su velivoli, elicotteri o dirigibili dei quali almeno 10 o, nel caso di dirigibili, 20 ore devono essere effettuate sulla categoria di aeromobili rilevante.
- (c) Solo per elicotteri. I richiedenti che hanno completato un corso di addestramento integrato ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR o CPL(H) sono esenti dai requisiti di cui alla lettera (b).

FCL.615 IR - Istruzione teorica e addestramento di volo

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

FCL.620 IR - prova di capacità

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

FCL.625 IR – Validità, rinnovo e ripristino

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

- (c) Ripristino. Se una IR è scaduta, ai fini del ripristino dei privilegi i richiedenti devono:
 - (1) sottoporsi a dei corsi di aggiornamento presso un'ATO per raggiungere il livello di professionalità richiesto per superare l'elemento strumentale della prova di capacità conformemente all'appendice 9 di questa parte; e
 - (2) completare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte nella categoria di aeromobili rilevante.
- (d) Nel caso in cui l'IR non sia stata rinnovata nei 7 anni precedenti, il titolare dovrà sottoporsi nuovamente all'esame teorico e alla prova di capacità dell'IR.

SEZIONE 2

Requisiti specifici per la categoria velivoli

FCL.625.A IR(A) - Rinnovo

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

SEZIONE 3

Requisiti specifici per la categoria elicotteri

FCL.625.H IR(H) - Rinnovo

- (a) I richiedenti del rinnovo di una IR(H):
 - (1) se in combinazione con il rinnovo di una abilitazione per tipo, dovranno superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per il tipo di elicotteri appropriato;
 - (2) se non in combinazione con il rinnovo di una abilitazione per tipo, dovranno completare solamente la sezione 5 e le parti rilevanti della sezione 1 dei controlli di professionalità specificati nell'appendice 9 di questa parte per il tipo di elicotteri appropriato. In questo caso può essere utilizzato un FTD II/III

o un FFS che rappresenti il tipo di elicottero appropriato, ma per quanto riguarda i controlli di professionalità per il rinnovo di una IR(H) in queste circostanze almeno uno ogni due (alternativamente) deve essere effettuato su un elicottero.

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

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

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

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

SEZIONE 4

Requisiti specifici per la categoria convertiplani

A disposizione

SEZIONE 5

Requisiti specifici per la categoria dirigibili

FCL.625.As IR(As) - Rinnovo

I richiedenti del rinnovo di una IR(As):

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

CAPITOLO H
ABILITAZIONI PER CLASSE E PER TIPO
SEZIONE 1

Requisiti comuni

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

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

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

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

FCL.710 Abilitazioni per classe o per tipo - varianti

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

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

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

- (b) *Esame teorico.* Il richiedente di una abilitazione per classe o per tipo deve superare un esame teorico organizzato dall'ATO per dimostrare il livello di conoscenza teorica richiesto per l'impiego in sicurezza della classe o tipo di aeromobile applicabile.
- (1) Per aeromobili ad equipaggio plurimo, l'esame teorico è un esame scritto e comprende almeno 100 domande a risposta multipla distribuite opportunamente sulle varie materie del programma di studio.
 - (2) Per aeromobili plurimotore ad equipaggio singolo, l'esame teorico è un esame scritto ed il numero di domande a risposta multipla dipende dalla complessità dell'aeromobile.
 - (3) Per aeromobili monomotore, l'esame teorico è un esame orale condotto dall'esaminatore durante il test di abilitazione per valutare se è stato raggiunto o meno un livello soddisfacente di conoscenza teorica.
 - (4) Per velivoli ad equipaggio singolo che sono classificati come velivoli ad alte prestazioni, l'esame è un esame scritto e comprende almeno 60 domande a risposta multipla distribuite opportunamente sulle varie materie del programma di studio.
- (c) *Prova di capacità.* Il richiedente di una abilitazione per classe o per tipo deve superare una prova di capacità conformemente all'appendice 9 di questa parte per dimostrare di possedere le capacità richieste per l'impiego in sicurezza della classe o tipo di aeromobile applicabile.
- Il richiedente deve superare la prova di capacità entro un periodo di 6 mesi dopo l'inizio del corso di addestramento per l'abilitazione per classe o per tipo e entro un periodo di 6 mesi precedenti alla richiesta di rilascio dell'abilitazione per classe o per tipo.
- (d) Un richiedente che sia titolare di una abilitazione per tipo per un tipo di aeromobile, con i privilegi per operazioni ad equipaggio singolo o plurimo, viene considerato come se abbia già soddisfatto i requisiti teorici se richiede di aggiungere i privilegi per l'altra forma di operazione sullo stesso tipo di aeromobile.
- (e) In deroga ai paragrafi precedenti, i piloti titolari di una abilitazione per le prove in volo, rilasciata conformemente alla parte FCL.820, e che hanno partecipato allo sviluppo, prove in volo di certificazione o produzione per un tipo di aeromobile e che hanno completato o 50 ore di tempo di volo totale o 10 ore di tempo di volo come pilota in comando di prove in volo per quel tipo, hanno il diritto di richiedere il rilascio della corrispondente abilitazione per tipo, sempre che soddisfino i requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio di quell'abilitazione per tipo, così come stabilito in questo capitolo per la corrispondente categoria di aeromobili.

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

- (a) Il periodo di validità delle abilitazioni per classe o per tipo è di 1 anno, con l'eccezione delle abilitazioni per classe per monomotore ad equipaggio singolo, per le quali il periodo di validità è di 2 anni, a meno che non sia diversamente determinato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.
- (b) *Ripristino.* Nel caso in cui una abilitazione per classe o per tipo sia scaduta, il richiedente deve:

- (1) sottoporsi ad un addestramento di aggiornamento presso un'ATO nel caso in cui sia necessario per raggiungere il livello di professionalità necessario per l'impiego in sicurezza della classe o tipo di aeromobile appropriata; e
- (2) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte.

SEZIONE 2

Requisiti specifici per la categoria velivoli

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

A meno che non sia diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, un richiedente di una abilitazione per classe o per tipo deve soddisfare i seguenti requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione:

- (a) *Velivoli plurimotore ad equipaggio singolo.* Un richiedente che richieda un primo rilascio di una abilitazione per classe o per tipo su velivoli plurimotore ad equipaggio singolo deve aver completato almeno 70 ore come pilota in comando su velivoli.
- (b) *Velivoli non complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo.* Prima di cominciare l'addestramento di volo, un richiedente che richieda un primo rilascio di una abilitazione per classe o per tipo su velivoli ad equipaggio singolo classificati come velivoli ad alte prestazioni deve:
 - (1) aver accumulato almeno 200 ore di esperienza di volo totali, delle quali 70 ore come pilota in comando su velivoli; e
 - (2)
 - (i) essere titolare di un certificato di completamento soddisfacente di un corso di conoscenza teorica aggiuntiva frequentato presso un'ATO; o
 - (ii) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(A) conformemente a questa parte; o
 - (iii) essere titolare, oltre che di una licenza rilasciata conformemente a questa parte, di una ATPL(A) o CPL(A)/IR con credito per conoscenza teorica per la licenza ATPL(A), rilasciate in conformità all'allegato 1 ICAO;
 - (3) in aggiunta, i piloti che desiderino ottenere il privilegio di poter utilizzare il velivolo in operazioni ad equipaggio plurimo devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera (d), punto (4).
- (c) *Velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo.* I richiedenti che richiedano un primo rilascio di una abilitazione per tipo per un velivolo complesso ad equipaggio singolo classificato come un velivolo ad alte prestazioni devono, oltre al soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera (b), essere titolari di una IR(A) plurimotore.
- (d) *Velivoli ad equipaggio plurimo.* Un richiedente che richieda per la prima volta un corso per una abilitazione per tipo per un velivolo ad equipaggio plurimo deve essere un allievo pilota che stia attualmente seguendo un corso di addestramento per una MPL o che soddisfi i requisiti elencati di seguito:

- (1) aver effettuato almeno 70 ore di esperienza di volo come pilota in comando su velivoli;
- (2) essere titolare di una IR(A) plurimotore;
- (3) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(A) conformemente a questa parte; e
- (4) con l'eccezione del caso in cui il corso per l'abilitazione per tipo sia in combinazione con un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC):
 - (i) possedere un certificato di superamento soddisfacente di un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su velivoli; o
 - (ii) possedere un certificato di superamento soddisfacente di un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su elicotteri e avere più di 100 ore di esperienza di volo come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo; o
 - (iii) avere almeno 500 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo; o
 - (iv) avere almeno 500 ore come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su velivoli plurimotore ad equipaggio singolo in voli di trasporto aereo commerciale in conformità ai requisiti per le operazioni di volo applicabili.
- (e) *Abilitazioni per tipo addizionali per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio plurimo o singolo.* Un richiedente di abilitazioni per tipo addizionali per velivoli ad equipaggio plurimo e di abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo deve possedere una IR(A).
- (f) Nel caso in cui sia specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte-21, l'esercizio dei privilegi di una abilitazione per tipo può essere inizialmente limitata ai voli sotto la supervisione di un istruttore. Le ore di volo sotto supervisione devono essere registrate nel libretto di volo del pilota o in un documento equivalente e devono essere firmate dall'istruttore. La limitazione può essere rimossa quando il pilota dimostri di aver completato le ore di volo sotto supervisione richieste dai dati di idoneità operativa.

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

A meno che sia diversamente specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21:

- (a) Velivoli plurimotore ad equipaggio singolo.
 - (1) Il corso di istruzione teorica per una abilitazione per classe per plurimotore ad equipaggio singolo deve includere almeno 7 ore di istruzione in operazioni con velivolo plurimotore.
 - (2) Il corso di addestramento in volo per una abilitazione per classe o per tipo per plurimotore ad equipaggio singolo deve includere almeno 2 ore e 30 minuti di istruzione di volo in doppio in normali condizioni di operazioni con velivolo plurimotore e non meno di 3 ore e 30 minuti di istruzione di volo in doppio in procedure di avaria motore e tecniche di volo asimmetriche.

- (b) *Velivoli ad equipaggio singolo* – idro. Il corso di addestramento per le abilitazioni sui velivoli ad equipaggio singolo – idro deve includere istruzione teorica e di volo. L'addestramento in volo per una abilitazione per classe o per tipo per velivoli ad equipaggio singolo – idro deve includere almeno 8 ore di istruzione di volo in doppio se il richiedente possiede la versione terrestre della corrispondente abilitazione per classe o per tipo, o 10 ore se il richiedente non possiede tale abilitazione.

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

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

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

- (a) Il corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) deve includere almeno:
- (1) 25 ore di istruzione teorica ed esercizi; e
 - (2) 20 ore di addestramento pratico per la MCC, o 15 ore nel caso di allievi pilota che seguano un corso integrato ATP.

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

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

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

- (a) *Rinnovo delle abilitazioni per classe plurimotore e abilitazioni per tipo.* Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per classe plurimotore e abilitazioni per tipo, il richiedente deve:
- (1) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per la classe o tipo di velivolo pertinente o un FSTD che rappresenti quella classe o tipo, entro un periodo di 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione; e
 - (2) completare, durante il periodo di validità dell'abilitazione, almeno:
 - (i) 10 tratte come pilota della corrispondente classe o tipo di velivolo; o
 - (ii) 1 tratta come pilota della corrispondente classe o tipo di velivolo o in un FFS, eseguita con un esaminatore. Questa tratta può essere eseguita durante i controlli di professionalità.
 - (3) Un pilota che lavori per un operatore di trasporto aereo commerciale che sia approvato in conformità ai requisiti per le operazioni di volo applicabili e che abbia superato i controlli di professionalità dell'operatore in combinazione con i controlli di professionalità per il rinnovo dell'abilitazione per classe o per tipo è esente dal soddisfacimento del requisito di cui al punto (2).
 - (4) Il rinnovo di una IR(A), se del caso, può essere svolto in combinazione con i controlli di professionalità per il rinnovo di una abilitazione per classe o per tipo.
- (b) *Rinnovo delle abilitazioni per classe monomotore ad equipaggio singolo.*
- (1) *Abilitazioni per classe su velivoli monomotore a pistoncini e abilitazioni su TMG.* Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per classe su velivoli monomotore a pistoncini ad equipaggio singolo o abilitazioni per classe su TMG, il richiedente deve:
 - (i) superare i controlli di professionalità con un esaminatore, entro i 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione, nella classe pertinente conformemente all'appendice 9 di questa parte; o
 - (ii) completare 12 ore di volo nella classe pertinente, entro i 12 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione, che includano:
 - 6 ore come pilota in comando;
 - 12 decolli ed atterraggi; e
 - un volo di addestramento di almeno 1 ora con un istruttore di volo (FI) o un istruttore di abilitazione per classe (CRI). I richiedenti saranno esenti da questo volo se hanno superato i controlli di professionalità relativi all'abilitazione per classe o per tipo o la prova di capacità in qualsiasi altra classe o tipo di velivolo.
 - (2) Nel caso in cui il richiedente sia titolare sia di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini terrestre ad equipaggio singolo che di una abilitazione su TMG, può completare i requisiti di cui al punto (1) in ciascuna classe per rinnovare entrambe le abilitazioni.

- (3) *Velivoli monomotore a turboelica ad equipaggio singolo.* Ai fini del rinnovo di abilitazioni per classe su velivoli monomotore a turboelica, i richiedenti devono superare controlli di professionalità con un esaminatore sulla classe pertinente conformemente all'appendice 9 di questa parte, entro i 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione.
- (c) I richiedenti che non raggiungano la sufficienza in tutte le sezioni dei controlli di professionalità prima della scadenza dell'abilitazione per classe o per tipo non potranno esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando non abbiano superato i controlli di professionalità.

SEZIONE 3

Requisiti specifici per la categoria elicotteri

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

A meno che non sia diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, un richiedente che richieda un primo rilascio di una abilitazione per tipo su elicotteri deve soddisfare i seguenti requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione:

- (a) *Elicotteri ad equipaggio plurimo.* Un richiedente che richieda per la prima volta un corso per una abilitazione per tipo per elicotteri ad equipaggio plurimo deve:
 - (1) aver effettuato almeno 70 ore di volo come pilota in comando su elicotteri;
 - (2) con l'eccezione del caso in cui il corso per l'abilitazione per tipo sia in combinazione con un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC):
 - (i) possedere un certificato di superamento soddisfacente di un corso per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) su elicotteri; o
 - (ii) avere almeno 500 ore come pilota su velivoli ad equipaggio plurimo; o
 - (iii) avere almeno 500 ore come pilota in operazioni ad equipaggio plurimo su elicotteri plurimotore;
 - (3) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(H).
- (b) Un richiedente che richieda per la prima volta un corso per una abilitazione per tipo per elicotteri ad equipaggio plurimo che abbia superato un corso integrato ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR o CPL(H) e che non soddisfi i requisiti di cui alla lettera (a), punto (1), riceverà l'abilitazione per tipo con i privilegi limitati al solo esercizio delle funzioni di copilota. Questa limitazione verrà rimossa quando il pilota ha:
 - (1) completato 70 ore come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione di elicotteri;
 - (2) superato la prova di capacità ad equipaggio plurimo come pilota in comando sul tipo di elicottero applicabile.
- (c) *Elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo.* Un richiedente che richieda per la prima volta il rilascio di una abilitazione per tipo per elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo deve:
 - (1) prima di cominciare l'addestramento di volo:

- (i) aver superato gli esami teorici della licenza ATPL(H); o
- (ii) possedere un certificato di completamento di un corso preliminare condotto presso un'ATO. Il corso deve includere le seguenti materie del corso teorico della licenza ATPL(H):
 - conoscenza generale dell'aeromobile; cellula/sistemi/impianti motopropulsori e strumenti/elettronica,
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo: massa e bilanciamento, prestazioni;
- (2) nel caso di richiedenti che non abbiano completato un corso di addestramento integrato ATP(H)/IR, ATP(H) o CPL(H)/IR, aver completato almeno 70 ore come pilota in comando su elicotteri.

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

- (a) Il corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) deve includere almeno:
 - (1) per la MCC/IR:
 - (i) 25 ore di istruzione teorica ed esercizi; e
 - (ii) 20 ore di addestramento pratico per la MCC o 15 ore nel caso di allievi pilota che seguano un corso integrato ATP(H)/IR. Nel caso in cui l'addestramento per la MCC sia in combinazione con l'addestramento iniziale per l'abilitazione per tipo per un elicottero ad equipaggio plurimo, l'addestramento pratico della MCC può essere ridotto a non meno di 10 ore se lo stesso FSTD viene utilizzato sia per la MCC che per l'abilitazione per tipo.
 - (2) per la MCC/VFR:
 - (i) 25 ore di istruzione teorica ed esercizi; e
 - (ii) 15 ore di addestramento pratico per la MCC o 10 ore nel caso di allievi pilota che seguano un corso integrato ATP(H)/IR. Nel caso in cui l'addestramento per la MCC sia in combinazione con l'addestramento iniziale per l'abilitazione per tipo per un elicottero ad equipaggio plurimo, l'addestramento pratico della MCC può essere ridotto a non meno di 7 ore se lo stesso FSTD viene utilizzato sia per la MCC che per l'abilitazione per tipo.
- (b) Il corso di addestramento MCC deve essere completato presso un'ATO entro 6 mesi. Deve essere utilizzato un FNPT II o III qualificato per la MCC, un FTD 2/3 o un FFS.
- (c) A meno che il corso MCC sia in combinazione con un corso per l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo, al termine del corso di addestramento MCC al richiedente verrà rilasciato un certificato di completamento.
- (d) Un richiedente che abbia completato un addestramento MCC per un'altra categoria di aeromobili viene esentato dal requisito di cui alla lettera (a), punto (1)(i) o punto (2)(i), dove applicabile.

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

FCL.740.H Rinnovo delle abilitazioni per tipo – elicotteri

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

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

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

- (4) Nel caso in cui i richiedenti possiedano più di una abilitazione per tipo per elicotteri monomotore a turbina con una massa massima certificata al decollo fino a 3 175 kg, possono farsi rinnovare tutte le pertinenti abilitazioni per tipo completando i controlli di professionalità in uno solo dei tipi, sempre che abbiano completato:

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

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

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

SEZIONE 4

Requisiti specifici per la categoria convertiplani

FCL.720.PL Requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per tipo - convertiplani

A meno che non sia diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, un richiedente che richieda un primo rilascio di una abilitazione per tipo su convertiplani deve soddisfare i seguenti requisiti e prerequisiti in materia di esperienza:

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

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

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

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

- (a) *Rinnovo.* Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per tipo per convertiplani, il richiedente deve:
 - (1) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 di questa parte per il tipo di convertiplani pertinente entro un periodo di 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione;
 - (2) completare, durante il periodo di validità dell'abilitazione, almeno:
 - (i) 10 tratte come pilota del corrispondente tipo di convertiplano; o

- (ii) 1 tratta come pilota del corrispondente tipo di convertiplano o in un FFS, eseguita con un esaminatore. Questa tratta può essere eseguita durante i controlli di professionalità.
- (3) Un pilota che lavori per un operatore di trasporto aereo commerciale che sia approvato in conformità ai requisiti per le operazioni di volo applicabili e che abbia superato i controlli di professionalità dell'operatore in combinazione con i controlli di professionalità per il rinnovo dell'abilitazione per tipo è esente dal soddisfacimento del requisito di cui al punto (2).
- (b) Il richiedente che non raggiunga la sufficienza in tutte le sezioni dei controlli di professionalità prima della scadenza dell'abilitazione per tipo non potrà esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando non abbia superato i controlli di professionalità.

SEZIONE 5

Requisiti specifici per la categoria dirigibili

FCL.720.As Prerequisiti per il rilascio delle abilitazioni per tipo - dirigibili

A meno che non sia diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, un richiedente che richieda un primo rilascio di un'abilitazione per tipo su dirigibile deve soddisfare i seguenti requisiti e prerequisiti in materia di esperienza:

- (a) per dirigibili ad equipaggio plurimo:
 - (1) aver completato 70 ore di volo come pilota in comando su dirigibili;
 - (2) possedere un certificato di superamento soddisfacente della MCC su dirigibili.
 - (3) Nel caso in cui un richiedente non soddisfi il requisito di cui al punto (2), la sua abilitazione per tipo verrà rilasciata con i privilegi limitati al solo esercizio delle funzioni di copilota. La limitazione viene rimossa quando il pilota ha completato 100 ore di volo come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione su dirigibili.

FCL.735.As Corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo - dirigibili

- (a) Il corso di addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) deve includere almeno:
 - (1) 12 ore di istruzione teorica ed esercizi; e
 - (2) 5 ore di addestramento pratico MCC;
 - (3) devono essere utilizzati un FNPT II o III qualificato per la MCC, un FTD 2/3 o un FFS.
- (b) Il corso di addestramento MCC deve essere completato presso un'ATO entro 6 mesi.
- (c) A meno che il corso MCC sia in combinazione con un corso per l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo, al termine del corso di addestramento MCC al richiedente verrà rilasciato un certificato di completamento.
- (d) Un richiedente che abbia completato un addestramento MCC per un'altra categoria di aeromobili viene esentato dal requisito di cui alla lettera (a).

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

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

CAPITOLO I

ABILITAZIONI ADDIZIONALI

FCL.800 Abilitazione al volo acrobatico

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

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

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

- (ii) almeno 10 voli di addestramento al traino di striscioni pubblicitari, che includano almeno 5 voli di addestramento in doppio.
- (d) I privilegi delle abilitazioni al traino di alianti e striscioni pubblicitari sono limitati ai velivoli o ai TMG, a seconda di quale aeromobile sia stato utilizzato per completare l'addestramento in volo. I privilegi saranno estesi se il pilota possiede una licenza per velivoli o TMG e ha completato con successo almeno 3 voli di addestramento in doppio che coprano tutto il programma di addestramento al traino su entrambi gli aeromobili, come applicabile.
- (e) Al fine di esercitare i privilegi delle abilitazioni al traino di alianti o striscioni pubblicitari, il titolare di una abilitazione deve aver completato un minimo di 5 traini durante gli ultimi 24 mesi.
- (f) Se il pilota non soddisfa il requisito di cui alla lettera (e), prima di poter riprendere ad esercitare i privilegi della sua licenza deve completare i traini mancanti con o sotto la supervisione di un istruttore.

FCL.810 Abilitazione al volo notturno

- (a) Velivoli, TMG e dirigibili.
 - (1) Se i privilegi di una LAPL o una PPL per velivoli, TMG o dirigibili devono essere esercitati in condizioni VFR di notte, i richiedenti devono aver completato un corso di addestramento presso un'ATO. Il corso dovrà includere:
 - (i) istruzione teorica;
 - (ii) almeno 5 ore di volo notturno nella categoria di aeromobili appropriata, di cui almeno 3 ore di istruzione in doppio e almeno 1 ora di navigazione con almeno 1 volo di navigazione in doppio di almeno 50 km e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista.
 - (2) Prima del completamento del corso al volo notturno, i titolari di una LAPL devono aver completato l'addestramento al volo strumentale basico richiesto per il rilascio della PPL.
 - (3) Nel caso in cui il richiedente sia titolare sia di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini (terrestre) che di una abilitazione per classe su TMG, può completare i requisiti di cui al punto (1) in ciascuna classe o in entrambe le classi.
- (b) *Elicotteri.* Nel caso in cui i privilegi di una PPL per elicotteri devono essere esercitati in condizioni VFR di notte, il richiedente deve:
 - (1) aver completato almeno 100 ore di volo come pilota su elicotteri successivamente al rilascio della licenza, comprendenti almeno 60 ore come pilota in comando su elicotteri e 20 ore di volo di navigazione;
 - (2) aver completato un corso di addestramento presso un'ATO. Il corso deve essere completato entro un periodo di 6 mesi e deve includere:
 - (i) 5 ore di istruzione teorica;
 - (ii) 10 ore di addestramento strumentale in doppio su elicotteri; e

- (iii) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio.
- (3) Un richiedente che sia o sia stato titolare di una IR su velivolo o TMG verrà accreditato con 5 ore di volo ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui al precedente punto (2)(ii).
- (c) *Palloni liberi.* Se i privilegi di una LAPL per palloni liberi o di una BPL devono essere esercitati in condizioni VFR di notte, i richiedenti devono completare almeno 2 voli notturni di addestramento di almeno 1 ora ciascuno.

FCL.815 Abilitazione al volo in montagna

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

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

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

FCL.820 Abilitazione alle prove in volo

- (a) I titolari di una licenza di pilota per velivoli o elicotteri possono operare come piloti in comando per prove in volo di categoria 1 o 2, così come definito nella parte 21, solamente quando possiedono una abilitazione alle prove in volo.
- (b) L'obbligo di possedere una abilitazione alle prove in volo stabilito alla lettera (a) si applica solamente alle prove in volo condotte su:
 - (1) elicotteri, certificati o da certificare secondo gli standard CS-27 o CS-29 o codici di aeronavigabilità equivalenti; o
 - (2) velivoli, certificati o da certificare secondo:
 - (i) gli standard CS-25 o codici di aeronavigabilità equivalenti; o
 - (ii) gli standard CS-23 o codici di aeronavigabilità equivalenti, con l'eccezione dei velivoli con una massa massima al decollo inferiore a 2 000 kg.
- (c) I privilegi del titolare di una abilitazione alle prove in volo, nella categoria di aeromobili appropriata, consistono:
 - (1) per quanto concerne l'abilitazione alle prove in volo di categoria 1, nel condurre tutte le categorie di prove in volo, così come definite nella parte 21, come pilota in comando o copilota;
 - (2) per quanto concerne l'abilitazione alle prove in volo di categoria 2:
 - (i) nel condurre le prove in volo di categoria 1, così come definite nella parte 21:
 - come copilota; o
 - come pilota in comando, nel caso di velivoli di cui alla lettera (b), punto (2)(ii), con l'eccezione di quelli appartenenti alla categoria «per trasporti aerei regionali» (*commuter*) o aventi una velocità di progetto in picchiata superiore a 0.6 Mach o un ceiling massimo al di sopra dei 25 000 piedi;
 - (ii) nel condurre tutte le altre categorie delle prove in volo, così come definito nella parte 21, come pilota in comando o copilota;
 - (3) inoltre, sia per le abilitazioni alle prove in volo di categoria 1 che per quelle di categoria 2, nel condurre i voli che sono specificatamente correlati all'attività delle imprese di progettazione e di produzione, nell'ambito dei loro privilegi, quando i requisiti del capitolo H non possono essere soddisfatti.
- (d) I richiedenti che richiedono per la prima volta il rilascio dell'abilitazione alle prove in volo devono:
 - (1) possedere almeno una CPL e una IR nella categoria di aeromobili appropriata;
 - (2) aver completato almeno 1 000 ore di volo nella categoria di aeromobili appropriata, delle quali almeno 400 ore come pilota in comando;
 - (3) aver completato un corso di addestramento presso un'ATO che sia adeguato in termini di aeromobile e categoria dei voli. L'addestramento deve includere almeno le seguenti materie:
 - prestazioni;

- stabilità e controllo/caratteristiche di manovra;
 - sistemi;
 - gestione dei test;
 - rischio/gestione della sicurezza.
- (e) I privilegi dei titolari di una abilitazione alle prove in volo possono essere estesi ad un'altra categoria di prove in volo e un'altra categoria di aeromobili se i titolari completano un corso aggiuntivo di addestramento presso un'ATO.

CAPITOLO J

Istruttori

SEZIONE 1

Requisiti comuni

FCL.900 Certificati di istruttore

- (a) Generalità. Una persona può esercitare:
 - (1) istruzione di volo in un aeromobile solamente quando possiede:
 - (i) una licenza di pilota rilasciata o accettata conformemente a questo regolamento;
 - (ii) un certificato di istruttore adeguato all'addestramento impartito, rilasciato conformemente a questo capitolo;
 - (2) istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo o addestramento MCC quando possiede un certificato di istruttore adeguato all'addestramento impartito, rilasciato conformemente a questo capitolo.
- (b) *Condizioni speciali*
 - (1) Nel caso dell'introduzione di nuovi aeromobili negli Stati membri o nella flotta di un operatore, ove il soddisfacimento dei requisiti stabiliti in questo capitolo non sia possibile, l'autorità competente può rilasciare un certificato specifico che attribuisca i privilegi per l'istruzione di volo. Questo certificato sarà limitato ai voli di addestramento necessari ai fini dell'introduzione del nuovo tipo di aeromobile e la sua validità non deve, in alcun caso, eccedere il periodo di un anno.
 - (2) I titolari di un certificato rilasciato conformemente alla lettera (b), punto (1), che desiderano richiedere il rilascio di un certificato di istruttore devono soddisfare i prerequisiti e i requisiti per il rinnovo stabiliti per quella categoria di istruttore.
- (c) Istruzione al di fuori del territorio degli Stati membri
 - (1) In deroga alla lettera (a), nel caso di istruzione di volo fornita presso un'ATO situato al di fuori del territorio degli Stati membri, l'autorità competente può rilasciare un certificato di istruttore ad un richiedente che possieda una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 ICAO, sempre che il richiedente:
 - (i) possieda almeno una CPL nella categoria di aeromobili appropriata;
 - (ii) soddisfi i requisiti stabiliti in questo capitolo per il rilascio del certificato di istruttore;
 - (iii) dimostri all'autorità competente un livello adeguato di conoscenza delle regole europee per la sicurezza aerea ai fini di poter esercitare privilegi in materia di istruzione in conformità a questa parte.
 - (2) Il certificato sarà limitato a fornire istruzione di volo:
 - (i) presso le ATO situate al di fuori del territorio degli Stati membri;

- (ii) agli allievi pilota che abbiano una conoscenza sufficiente del linguaggio nel quale viene fornita l'istruzione di volo.

FCL.915 Prerequisiti e requisiti generali per istruttori

- (a) Generalità. Il richiedente di un certificato di istruttore deve avere almeno 18 anni d'età.
- (b) *Requisiti aggiuntivi per gli istruttori che forniscono istruzione di volo su aeromobili.* Il richiedente o il titolare di un certificato di istruttore con i privilegi di condurre istruzione di volo su aeromobile deve:
 - (1) possedere almeno la licenza e, ove applicabile, l'abilitazione per la quale viene fornita l'istruzione di volo;
 - (2) con l'eccezione del caso di un istruttore per le prove in volo:
 - (i) aver completato almeno 15 ore di volo come pilota sulla classe o tipo di aeromobile sulla quale deve essere fornita l'istruzione di volo, delle quali un massimo di 7 ore possono essere svolte in un FSTD che rappresenti la classe o il tipo di aeromobile, ove applicabile; o
 - (ii) aver superato una valutazione delle competenze per la corrispondente categoria di istruttore su quella classe o tipo di aeromobile;
 - (3) essere autorizzato ad operare come pilota in comando sull'aeromobile durante tale istruzione di volo.
- (c) Credito ai fini delle abilitazioni addizionali e per il rinnovo
 - (1) Ai richiedenti di certificati di istruttore addizionali possono essere accreditati delle abilità di insegnamento e di apprendimento già dimostrate per il certificato di istruttore posseduto.
 - (2) Le ore di volo effettuate nella funzione di esaminatore durante le prove di capacità o i controlli di professionalità saranno accreditati pienamente ai fini dei requisiti del rinnovo per tutti i certificati di istruttore posseduti.

FCL.920 Competenze e valutazione degli istruttori

Tutti gli istruttori devono essere addestrati al fine di raggiungere le seguenti competenze:

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

FCL.925 Requisiti aggiuntivi per gli istruttori per la licenza MPL

- (a) Gli istruttori che conducono addestramento per la MPL devono:
- (1) aver completato con successo un corso di addestramento di istruttore MPL presso un'ATO; e
 - (2) inoltre, per le fasi basiche, intermedie e avanzate del corso di addestramento integrato MPL:
 - (i) avere esperienza nelle operazioni ad equipaggio plurimo; e
 - (ii) aver completato un addestramento iniziale per la gestione delle risorse dell'equipaggio con un operatore di trasporto aereo commerciale approvato in conformità ai requisiti delle operazioni di volo applicabili.
- (b) Corso di addestramento di istruttori MPL
- (1) Il corso di addestramento di istruttori MPL deve includere almeno 14 ore di addestramento.
 - (2) In seguito al completamento del corso di addestramento, il richiedente deve sottoporsi a una valutazione delle competenze di istruttore e di conoscenza dell'approccio all'addestramento basato sulla competenza.

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

FCL.930 Corso di addestramento

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

FCL.935 Valutazione della competenza

- (a) Ad eccezione dell'istruttore per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCCI), l'istruttore per l'addestramento sui dispositivi di simulazione di volo (STI),

l'istruttore per l'abilitazione al volo in montagna (MI) e l'istruttore per le prove in volo (FTI), il richiedente di un certificato di istruttore deve superare una valutazione della competenza nella categoria di aeromobili appropriata per dimostrare ad un esaminatore qualificato conformemente al capitolo K di possedere la capacità di addestrare un allievo pilota al livello richiesto per il rilascio della licenza, abilitazione o certificato.

- (b) Questa valutazione deve includere:
 - (1) la dimostrazione delle competenze descritte nella parte FCL.920, durante il pre-volo, post-volo e l'istruzione teorica;
 - (2) gli esami teorici orali relativamente ai briefing di terra, pre-volo e post-volo e le dimostrazioni in volo durante i test di abilitazione nella pertinente classe o tipo di aeromobili o FSTD;
 - (3) degli esercizi adeguati a valutare le competenze dell'istruttore.
- (c) La valutazione verrà eseguita sulla stessa classe o tipo di aeromobile o FSTD utilizzati per l'istruzione di volo.
- (d) Nel caso in cui una valutazione della competenza fosse richiesta per il rinnovo di un certificato di istruttore, un richiedente che non raggiunga la sufficienza nella valutazione prima della data di scadenza di un certificato di istruzione non potrà esercitare i privilegi di quel certificato fino a quando la valutazione non sia completata con successo.

FCL.940 Validità dei certificati di istruttore

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

SEZIONE 2

Requisiti specifici per l'istruttore di volo di aeromobili leggeri - LAFI

FCL.905.LAFI LAFI - Privilegi e condizioni

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

- (a) una LAPL basica, nel caso di velivoli;
- (b) una LAPL, nella categoria di aeromobili appropriata;
- (c) estensioni per classe o per tipo da riportare su una LAPL, nella categoria di aeromobili appropriata;
- (d) le abilitazioni al volo notturno, al volo acrobatico e al traino nella categoria di aeromobili appropriata, sempre che l'istruttore possieda la pertinente abilitazione e abbia dimostrato la capacità di poter esercitare la funzione di istruttore ad un istruttore qualificato conformemente alla lettera (e);
- (e) un certificato LAFI, sempre che l'istruttore:
 - (1) abbia dimostrato ad un istruttore esaminatore la capacità di poter esercitare la funzione di istruttore per il certificato LAFI, durante una valutazione della competenza condotta conformemente alla parte FCL.935 nella categoria di aeromobili appropriata; e

- (2) nel caso di un LAFI per alianti, abbia completato almeno 50 ore o 150 lanci di istruzione di volo su alianti;
- (3) nel caso di un LAFI per palloni liberi, abbia completato almeno 50 ore o 50 decolli di istruzione di volo su palloni liberi;
- (4) per tutte le altre categorie di aeromobili, abbia completato almeno 150 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata.

FCL.910.LAFI LAFI - Privilegi ristretti

- (a) I privilegi di un LAFI sono limitati a non operare come istruttore per i primi voli da solista e i primi voli di navigazione da solista e a condurre solamente istruzione di volo per il rilascio di una LAPL sotto la supervisione di un LAFI o FI per la stessa categoria di aeromobili designata dall'ATO per questo fine.
- (b) Le limitazioni di cui alla lettera (a) vengono rimosse dal certificato LAFI nel caso in cui l'istruttore LAFI abbia completato:
 - (1) nel caso di un LAFI per velivoli, almeno 50 ore di istruzione di volo in un velivolo monomotore a pistoncini o un TMG e abbia supervisionato almeno 25 voli di allievi da solista;
 - (2) nel caso di un LAFI per elicotteri, almeno 50 ore di istruzione di volo in elicotteri e abbia supervisionato almeno 25 voli di allievi da solista;
 - (3) nel caso di un LAFI per alianti, almeno 15 ore o 50 lanci di istruzione di volo che coprano il programma completo dell'addestramento di volo per il rilascio della LAPL per alianti;
 - (4) nel caso di un LAFI per palloni liberi, almeno 15 ore o 50 decolli di istruzione di volo che coprano il programma completo dell'addestramento di volo per il rilascio della LAPL per palloni liberi;

FCL.915.LAFI LAFI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato LAFI deve:

- (a) nel caso di un LAFI per velivoli:
 - (1) aver completato almeno 20 ore di volo di navigazione su velivoli monomotore a pistoncini o TMG come pilota in comando;
 - (2) aver completato almeno 200 ore di volo, di cui 150 ore come pilota in comando su velivoli o TMG;
 - (3) aver completato almeno 30 ore di volo come pilota in comando su velivoli monomotore a pistoncini se il richiedente intenda fornire istruzione di volo su velivoli monomotore a pistoncini;
 - (4) aver completato almeno 30 ore di volo come pilota in comando su un TMG se il richiedente intenda fornire istruzione di volo su TMG.
- (b) nel caso di un LAFI per elicotteri:
 - (1) aver ricevuto almeno 10 ore di istruzione di volo strumentale su elicotteri monomotore a pistoncini, delle quali non più di 5 ore di tempo strumentale su simulatore in un FSTD;

- (2) aver completato almeno 20 ore di volo di navigazione su elicotteri come pilota in comando;
- (3) aver completato almeno 250 ore di volo su elicotteri delle quali 200 ore come pilota in comando;
- (4) aver completato almeno 15 ore di volo sul tipo di elicottero sul quale intende fornire istruzione di volo;
- (c) nel caso di un LAFI per alianti, aver completato almeno 100 ore di volo come pilota in comando e 200 lanci come pilota in comando su alianti e alianti a motore, con l'esclusione di TMG. Inoltre, se il richiedente intende fornire istruzione di volo su TMG, dovrà completare almeno 30 ore di volo come pilota in comando su TMG e completare una valutazione aggiuntiva di competenza conformemente alla parte FCL.935 su un TMG con un LAFI qualificato conformemente alla parte FCL.905.LAFI, lettera (e);
- (d) nel caso di un LAFI per palloni liberi, aver completato almeno 75 ore di volo su palloni liberi come pilota in comando, delle quali almeno 15 ore devono essere nella classe di palloni da utilizzare per fornire istruzione di volo.

FCL.930.LAFI LAFI - Corso di addestramento

- (a) I richiedenti di un certificato LAFI devono aver superato una prova in volo preliminare per valutare le loro capacità ad intraprendere il corso.

La prova in volo preliminare deve essere svolta con un LAFI qualificato conformemente alla parte FCL.905.LAFI, lettera (e), o un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera (i), nella categoria di aeromobili appropriata.

- (b) Il corso di addestramento per un LAFI deve includere almeno:

- (1) per un LAFI per velivoli, TMG o elicotteri:
 - (i) 25 ore di insegnamento ed apprendimento;
 - (ii) 50 ore di istruzione teorica, inclusi dei test per valutare il progresso;
 - (iii) (A) per un LAFI per velivoli o TMG: almeno 12 ore di istruzione di volo in doppio, di cui 1 ora di istruzione di volo con riferimento solamente agli strumenti. Delle 12 ore, 1 ora può essere condotta in un FSTD;
 - (B) per un LAFI per elicotteri: almeno 25 ore di istruzione di volo in doppio, delle quali 5 ore possono essere condotte in un FSTD.
 - (iv) I piloti che possiedono un certificato LAFI(A) o (H) o un FI(A), (H) o (As) vengono accreditati con 30 ore ai fini delle 50 ore di cui alla lettera (b), punto (1)(ii).
 - (v) I piloti che possiedono un certificato LAFI(S) o (B) o un FI(S) o (B) vengono accreditati con 18 ore ai fini delle 50 ore di cui alla lettera (b), punto (1)(ii).
 - (vi) I piloti che possiedono un certificato LAFI o FI per alianti con estensione ai TMG vengono accreditati con 6 ore ai fini del requisito di cui alla lettera (b), punto (1)(iii)(A);

- (2) per un LAFI per alianti o palloni liberi:
- (i) 25 ore di insegnamento ed apprendimento;
 - (ii) 30 ore di istruzione teorica, inclusi dei test per valutare il progresso;
 - (iii) (A) per un LAFI per alianti, almeno 6 ore di istruzione di volo in doppio o almeno 20 decolli;
 - (B) per un LAFI per alianti che fornisce addestramento su TMG, almeno 6 ore di istruzione di volo in doppio su TMG;
 - (C) per un LAFI per palloni liberi, 3 ore di istruzione di volo in doppio, inclusi almeno 3 decolli;
 - (D) i piloti che possiedono un certificato LAFI o FI su qualsiasi categoria di aeromobili vengono accreditati con 18 ore ai fini del requisito di cui alla lettera (b), punto (2)(ii).
- (c) I piloti che hanno posseduto un certificato FI nella stessa categoria di aeromobili vengono accreditati in pieno ai fini dei requisiti di cui alle precedenti lettere (a) e (b).

FCL.940.LAFI LAFI - Rinnovo e ripristino

- (a) Per il rinnovo di un certificato LAFI il titolare deve soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:
- (1) completare almeno:
 - (i) nel caso di un LAFI per velivoli o elicotteri, 45 ore o 120 decolli di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata come LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI o come un esaminatore durante il periodo di validità del certificato;
 - (ii) nel caso di un LAFI per alianti, 30 ore o 60 decolli di istruzione di volo su alianti, alianti a motore o TMG come LAFI, FI o come un esaminatore durante il periodo di validità del certificato;
 - (iii) nel caso di un LAFI per palloni liberi, 6 ore di istruzione di volo su palloni liberi come LAFI, FI o come un esaminatore durante il periodo di validità del certificato;
 - (2) frequentare un seminario di aggiornamento per istruttori entro il periodo di validità del certificato;
 - (3) superare una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 entro i 12 mesi precedenti alla data di scadenza del certificato LAFI.
- (b) Ripristino. Nel caso in cui il certificato LAFI sia scaduto, il richiedente deve, entro un periodo di 12 mesi prima del ripristino:
- (1) frequentare un seminario di aggiornamento per istruttori;
 - (2) superare una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.

SEZIONE 3

Requisiti specifici per l'istruttore di volo - FI

FCL.905.FI FI - Privilegi e condizioni

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

- (a) una PPL, SPL, BPL e LAPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- (b) abilitazioni per classe o per tipo per aeromobili monomotore a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo; estensioni per classe e gruppo per palloni liberi e estensioni per classe per alianti;
- (c) abilitazioni per tipo per dirigibili a equipaggio singolo o plurimo;
- (d) una CPL nella categoria di aeromobili appropriata, sempre che l'FI abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su quella categoria di aeromobili, comprendenti almeno 200 ore di istruzione di volo;
- (e) l'abilitazione al volo notturno, sempre che l'FI:
 - (1) sia qualificato al volo notturno nella categoria di aeromobili appropriata;
 - (2) abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione al volo notturno ad un FI qualificato conformemente alla lettera (i) seguente; e
 - (3) soddisfi il requisito in materia di esperienza nel volo notturno di cui alla parte FCL.060, lettera (b), punto (2).
- (f) una abilitazione al traino o al volo acrobatico, sempre che tali privilegi siano posseduti e l'FI abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione per tale abilitazione ad un FI qualificato conformemente alla lettera (i) seguente;
- (g) una IR nella categoria di aeromobili appropriata, sempre che l'FI abbia:
 - (1) almeno 200 ore di tempo di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR), delle quali fino a 50 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;
 - (2) completato come allievo pilota il corso di addestramento IRI e abbia superato la prova di capacità per il certificato IRI; e
 - (3) inoltre:
 - (i) per velivoli plurimotore, soddisfatto i requisiti per il rilascio di un certificato CRI;
 - (ii) per elicotteri plurimotore, soddisfatto i requisiti per il rilascio di un certificato TRI.
- (h) abilitazioni per classe o per tipo su aeromobili plurimotore ad equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, sempre che l'FI soddisfi:
 - (1) nel caso di velivoli, i prerequisiti per il corso di addestramento CRI stabiliti nella parte FCL.915.CRI, lettera (a), e i requisiti delle parti FCL.930.CRI e FCL.935;
 - (2) nel caso di elicotteri, i requisiti stabiliti nella parte FCL.910.TRI, lettera (c), punto (1), e i prerequisiti per il corso di addestramento TRI(H) stabiliti nella parte FCL.915.TRI, lettera (b), punto (2);
- (i) un certificato FI, IRI, CRI, STI, MI o LAFI sempre che l'FI abbia:
 - (1) completato almeno:

- (i) nel caso di un FI(S), almeno 50 ore o 150 lanci di istruzione di volo su alianti;
 - (ii) nel caso di un FI(B), almeno 50 ore o 50 decolli di istruzione di volo su palloni liberi;
 - (iii) nel caso di un FI(A) o FI(H) che fornisce istruzione per un LAFI(A) o (H), 150 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata;
 - (iv) in tutti gli altri casi, 500 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata;
- (2) superato una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.395 nella categoria di aeromobili appropriata per dimostrare ad un esaminatore per istruttore di volo (FIE) la capacità di poter esercitare la funzione di istruttore per il certificato FI;
- (j) una MPL, sempre che l'FI:
 - (1) per la fase primaria di volo dell'addestramento, abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli, delle quali almeno 200 ore di istruzione di volo;
 - (2) per la fase basica dell'addestramento:
 - (i) possieda una abilitazione IR su velivoli plurimotore e il privilegio per fornire istruzione per una IR; e
 - (ii) abbia almeno 1 500 ore di volo in operazioni ad equipaggio plurimo.
 - (3) nel caso di un FI già qualificato per fornire istruzione in corsi integrati ATP(A) o CPL(A)/IR, il requisito di cui al punto (2)(ii) può essere sostituito dal completamento di un corso strutturato di addestramento composto da:
 - (i) qualifica MCC;
 - (ii) l'osservare 5 sessioni di istruzione di volo nella fase 3 di un corso MPL;
 - (iii) l'osservare 5 sessioni di istruzione di volo nella fase 4 di un corso MPL;
 - (iv) l'osservare 5 sessioni periodiche dell'operatore di addestramento al volo orientato al volo di linea;
 - (v) il contenuto del corso di istruttore MCCI.

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

FCL.910.FI FI - Privilegi ristretti

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

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

FCL.915.FI FI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato FI deve:

- (a) nel caso dell'FI(A) e FI(H):
 - (1) aver ricevuto almeno 10 ore di istruzione di volo strumentale sulla categoria di aeromobili appropriata, delle quali non più di 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FSTD;
 - (2) aver completato 20 ore di volo di navigazione in condizioni VFR sulla categoria di aeromobili appropriata come pilota in comando; e
- (b) inoltre, per l'FI(A):
 - (1) possedere almeno una CPL(A); o
 - (2) possedere almeno una PPL(A) e:
 - (i) aver soddisfatto i requisiti per l'istruzione teorica CPL; e
 - (ii) aver completato almeno 200 ore di volo su velivoli o TMG, delle quali 150 ore come pilota in comando;
 - (3) aver completato almeno 30 ore su velivoli monomotore a pistoncini delle quali almeno 5 ore devono essere effettuate durante i 6 mesi precedenti alla prova in volo preliminare specificata nella parte FCL.930.FI, lettera (a);
 - (4) aver effettuato un volo di navigazione in VFR come pilota in comando di almeno 540 km (300 NM) durante il quale dovranno essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi;
- (c) inoltre, per l'FI(H), aver completato 250 ore di volo in totale come pilota su elicotteri, delle quali:
 - (1) almeno 100 ore devono essere effettuate nella funzione di pilota in comando, se il richiedente possiede almeno una CPL(H); o

- (2) almeno 200 ore come pilota in comando, se il richiedente possiede almeno una PPL(H) e ha soddisfatto i requisiti per la conoscenza teorica della CPL;
- (d) per un FI(As), aver completato 500 ore di volo su dirigibili come pilota in comando, delle quali 400 ore devono essere effettuate come pilota in comando titolare di una CPL(As);
- (e) per un FI(S), aver completato 100 ore di volo e 200 lanci come pilota in comando su alianti. Inoltre, nel caso in cui il richiedente intenda fornire istruzione di volo su TMG, dovrà aver completato 30 ore di volo come pilota in comando su TMG e una valutazione aggiuntiva di competenza su TMG conformemente alla parte FCL.935 con un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera (j);
- (f) per un FI (B), aver completato 75 ore di volo su pallone libero come pilota in comando, delle quali almeno 15 ore devono essere nella classe per la quale si deve fornire istruzione di volo.

FCL.930.FI FI – Corso di addestramento

- (a) I richiedenti di un certificato FI devono aver superato una specifica prova in volo preliminare con un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera (i), entro i 6 mesi precedenti all'inizio del corso, per valutare la loro capacità a frequentare il corso. Questa prova in volo preliminare deve basarsi sui controlli di professionalità per le abilitazioni per classe e per tipo come specificato nell'appendice 9 di questa parte.
- (b) Il corso di addestramento FI deve includere:
 - (1) 25 ore di insegnamento ed apprendimento;
 - (2) (i) nel caso di un FI (A), (H) e (As), almeno 100 ore di istruzione teorica, compresi dei test per valutare il progresso;
 - (ii) nel caso di un FI(B) o FI(S), almeno 30 ore di istruzione teorica, compresi dei test per valutare il progresso;
 - (3) (i) nel caso di un FI (A) e (H), almeno 30 ore di istruzione di volo, delle quali 25 ore devono essere di istruzione di volo in doppio, delle quali 5 ore possono essere condotte in un FFS, un FNPT I o II o un FTD 2/3;
 - (ii) nel caso di un FI(As), almeno 20 ore di istruzione di volo, delle quali 15 ore devono essere di istruzione di volo in doppio;
 - (iii) nel caso di un FI(S), almeno 6 ore o 20 decolli di istruzione di volo;
 - (iv) nel caso di un FI(S) che fornisce addestramento su TMG, almeno 6 ore di istruzione di volo in doppio su TMG;
 - (v) nel caso di un FI(B), almeno 3 ore compresi 3 decolli di istruzione di volo.
- (c) I piloti che possiedono o hanno posseduto un certificato LAFI(B) o (S) vengono accreditati in pieno ai fini dei requisiti stabiliti alle lettere (a) e (b) per il certificato FI nella stessa categoria di aeromobili.
- (d) I piloti che possiedono o hanno posseduto un certificato LAFI(A) o (H) vengono accreditati con 50 ore ai fini dei requisiti stabiliti alla lettera (b), punto (2)(i), e con

12 ore ai fini del requisito stabilito alla lettera (b), punto (3)(i), per il certificato FI nella stessa categoria di aeromobili.

- (e) Quando viene richiesto un certificato FI in un'altra categoria di aeromobili, i piloti che possiedono o hanno posseduto:
- (1) un FI(A), (H) o (As) vengono accreditati con 55 ore ai fini del requisito di cui alla lettera (b), punto (2)(i), o con 18 ore ai fini dei requisiti di cui alla lettera (b), punto (2)(ii);
 - (2) un LAFI (A) o (H) vengono accreditati con 40 ore ai fini del requisito di cui alla lettera (b), punto (2)(i), o con 18 ore ai fini dei requisiti di cui alla lettera (b), punto (2)(ii);
 - (3) un LAFI(B) o (S) o un FI(B) o (S) vengono accreditati con 18 ore ai fini dei requisiti di cui alla lettera (b), punto (2).

FCL.940.FI FI – Rinnovo e ripristino

- (a) Per il rinnovo di un certificato FI il titolare deve soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:
- (1) completare:
 - (i) nel caso di un FI(A) o (H), almeno 50 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata durante il periodo di validità del certificato come LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI o come un esaminatore. Se i privilegi di istruttore per l'IR devono essere rinnovati, 10 di queste ore di volo devono essere effettuate come istruzione di volo per una IR e devono essere effettuate durante il periodo di 12 mesi prima della data di scadenza del certificato FI;
 - (ii) nel caso di un FI(As), almeno 20 ore di istruzione di volo su dirigibili come FI, IRI o come un esaminatore durante il periodo di validità del certificato. Se i privilegi di istruttore per l'IR devono essere rinnovati, 10 di queste ore di volo devono essere effettuate come istruzione di volo per una IR e devono essere effettuate durante il periodo di 12 mesi prima della data di scadenza del certificato FI;
 - (iii) nel caso di un FI(S), almeno 30 ore o 60 decolli di istruzione di volo su alianti, alianti a motore o TMG come LAFI, FI o come un esaminatore durante il periodo di validità del certificato;
 - (iv) nel caso di un FI(B), almeno 6 ore di istruzione di volo su palloni liberi come LAFI, FI o come un esaminatore durante il periodo di validità del certificato;
 - (2) frequentare un seminario di aggiornamento per istruttori entro il periodo di validità del certificato FI;
 - (3) superare una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 entro i 12 mesi precedenti alla data di scadenza del certificato FI.
- (b) Per almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) nel caso di FI(A) o FI(H), o un rinnovo ogni tre nel caso di FI(As), (S) e (B), il titolare dovrà superare una valutazione delle competenze conformemente alla parte FCL.935.
- (c) *Ripristino.* Nel caso in cui il certificato FI sia scaduto, il richiedente deve, entro un periodo di 12 mesi prima del ripristino:

- (1) frequentare un seminario di aggiornamento per istruttori;
- (2) superare una valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.

SEZIONE 4

Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione per tipo - TRI

FCL.905.TRI TRI - Privilegi e condizioni

I privilegi di un TRI consistono nel fornire istruzione per:

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

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

 - (i) possieda un certificato MCCI; o
 - (ii) possieda o abbia posseduto un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo.
 - (2) il corso MPL nella fase basica, sempre che abbia i privilegi estesi alle operazioni ad equipaggio plurimo e possieda o abbia posseduto un certificato FI(A) o IRI(A).
- (d) nel caso di un TRI per velivoli ad equipaggio plurimo:
 - (1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per:
 - (i) velivoli ad equipaggio plurimo;
 - (ii) velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo se il richiedente desidera i privilegi per operare in operazioni ad equipaggio plurimo;
 - (2) addestramento MCC;
 - (3) il corso MPL nelle fasi basica, intermedia e avanzata, sempre che, per la fase basica, possieda o abbia posseduto un certificato FI(A) o IRI(A);
- (e) nel caso di un TRI per elicotteri:
 - (1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
 - (2) addestramento MCC, sempre che possieda una abilitazione per tipo per elicotteri ad equipaggio plurimo;
 - (3) l'estensione dell'abilitazione IR(H) monomotore all'IR(H) plurimotore.
- (f) nel caso del TRI per convertiplani:
 - (1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per convertiplani;

- (2) addestramento MCC.

FCL.910.TRI TRI - Privilegi ristretti

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

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

- (b) *TRI per velivoli e per convertiplani – TRI(A) e TRI(PL).* I privilegi di un TRI sono ristretti al tipo di velivolo o convertiplano nel quale è stato svolto l'addestramento e la valutazione della competenza. I privilegi di un TRI verranno estesi ad altri tipi nel caso in cui l'istruttore TRI abbia:

- (1) completato nei 12 mesi precedenti alla richiesta almeno 15 tratte, inclusi decolli ed atterraggi sul tipo di aeromobile applicabile, delle quali 7 tratte possono essere completate in un FFS;
- (2) completato le parti dell'addestramento tecnico e dell'istruzione di volo del relativo corso TRI;
- (3) superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 al fine di dimostrare ad un FIE o un TRE qualificato secondo il capitolo K di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di una abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.

- (c) TRI per elicotteri - TRI(H).

- (1) I privilegi di un TRI(H) sono ristretti al tipo di elicottero nel quale viene effettuato una prova di capacità per il rilascio del certificato TRI. I privilegi di un TRI verranno estesi ad altri tipi nel caso in cui l'istruttore TRI abbia:

- (i) completato la parte tecnica del tipo appropriato del corso TRI sul tipo di elicotteri applicabile o un FSTD che rappresenti tale tipo;
- (ii) condotto almeno 2 ore di istruzione di volo sul tipo applicabile, sotto la supervisione di un TRI(H) adeguatamente qualificato; e
- (iii) superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 al fine di dimostrare ad un FIE o un TRE qualificato secondo il capitolo K di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di una abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.

- (2) Prima che i privilegi di un TRI(H) vengano estesi dall'equipaggio singolo all'equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicotteri, il titolare deve aver effettuato almeno 100 ore di volo in operazioni ad equipaggio plurimo su questo tipo.

- (d) In deroga ai paragrafi precedenti, i titolari di un certificato TRI ai quali è stata rilasciata una abilitazione per tipo in conformità alla parte FCL.725, lettera (e), hanno il diritto di avere i loro privilegi TRI estesi al nuovo tipo di aeromobile.

FCL.915.TRI TRI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato TRI deve:

- (a) possedere una licenza di pilotaggio CPL, MPL o ATPL sulla categoria di aeromobili applicabile;
- (b) per un certificato TRI(MPA):
 - (1) aver completato 1 500 ore di volo come pilota su velivoli ad equipaggio plurimo; e
 - (2) aver completato, nei 12 mesi precedenti alla data della richiesta, 30 tratte, inclusi decolli ed atterraggi come pilota in comando o copilota sul tipo di velivolo applicabile, delle quali 15 tratte possono essere completate in un FFS che rappresenti quel tipo;
- (c) per un certificato TRI(SPA):
 - (1) aver completato, nei 12 mesi precedenti alla data della richiesta, 30 tratte, inclusi decolli ed atterraggi come pilota in comando sul tipo di velivolo applicabile, delle quali 15 tratte possono essere completate in un FFS che rappresenti quel tipo; e
 - (2) (i) aver completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli, incluse 30 ore come pilota in comando sul tipo di velivolo applicabile; o
 - (ii) possedere o aver posseduto un certificato FI per velivoli plurimotore con privilegi IR(A);
- (d) per un TRI(H):
 - (1) per un certificato TRI(H) per elicotteri monomotore ad equipaggio singolo, aver completato 250 ore come pilota su elicotteri;
 - (2) per un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo, aver completato 500 ore come pilota su elicotteri, incluse 100 ore come pilota in comando su elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo;
 - (3) per un certificato TRI(H) per elicotteri ad equipaggio plurimo, aver completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, incluse:
 - (i) 350 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo; o
 - (ii) per richiedenti che sono già in possesso di un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo, 100 ore come pilota di quel tipo in operazioni ad equipaggio plurimo.
 - (4) I titolari di un certificato FI(H) vengono accreditati in pieno ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui ai punti (1) e (2) nel corrispondente elicottero ad equipaggio singolo;
- (e) per TRI(PL):
 - (1) aver completato 1 500 ore di volo come pilota su velivoli ad equipaggio plurimo, convertiplani o elicotteri ad equipaggio plurimo; e
 - (2) aver completato, nei 12 mesi precedenti alla data della richiesta, 30 tratte, inclusi decolli ed atterraggi come pilota in comando o copilota sul tipo di convertiplano applicabile, delle quali 15 tratte possono essere completate in un FFS che rappresenti quel tipo.

FCL.930.TRI TRI - Corso di addestramento

- (a) Il corso di addestramento TRI deve includere almeno:
 - (1) 25 ore di insegnamento e apprendimento;
 - (2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze tecniche, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula e al simulatore;
 - (3) 5 ore di istruzione di volo sull'aeromobile appropriato o un simulatore che rappresenti quell'aeromobile per aeromobili ad equipaggio singolo e 10 ore per aeromobili ad equipaggio plurimo o un simulatore che rappresenti quell'aeromobile.
- (b) I richiedenti che possiedono o hanno posseduto un certificato di istruttore vengono accreditati in pieno ai fini del requisito di cui alla lettera (a), punto (1).
- (c) Un richiedente di un certificato TRI che possieda un certificato SFI per il tipo corrispondente viene accreditato in pieno ai fini dei requisiti di questo paragrafo per il rilascio di un certificato TRI ristretto all'istruzione di volo nei simulatori.

FCL.935.TRI TRI - Valutazione della competenza

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

La restrizione viene rimossa nel caso in cui un TRI abbia superato la valutazione della competenza su un aeromobile.

FCL.940.TRI TRI - Rinnovo e ripristino

- (a) Rinnovo. Ai fini del rinnovo di un certificato TRI, il richiedente deve, entro il periodo di validità del certificato TRI, soddisfare 2 dei 3 requisiti seguenti:
 - (1) completare 50 ore di istruzione di volo su ciascuno dei tipi di aeromobile per i quali sono posseduti i privilegi di insegnamento o in un FSTD che rappresenti quei tipi, delle quali almeno 15 ore devono essere effettuate entro i 12 mesi precedenti alla data di scadenza del certificato TRI.

Nel caso di TRI(A) e TRI(PL), queste ore di istruzione di volo devono essere effettuate come un TRI o un esaminatore dell'abilitazione per tipo (TRE), o come un SFI o un esaminatore per dispositivi di addestramento al volo (SFE). Nel caso di TRI(H) verrà anche preso in considerazione per questi fini il tempo di volo effettuato come FI, come istruttore per l'abilitazione al volo strumentale (IRI), come istruttore per l'addestramento sui dispositivi di simulazione di volo (STI) o come qualsiasi tipo di esaminatore;
 - (2) ricevere addestramento di aggiornamento per istruttori come un TRI presso un'ATO;
 - (3) superare la valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935.
- (b) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato TRI, il titolare deve soddisfare il requisito di cui alla lettera (a), punto (3).
- (c) Nel caso di una persona che sia titolare di un certificato TRI su più di un tipo di aeromobile all'interno della stessa categoria, la valutazione della competenza di cui

alla lettera (a), punto (3), su uno di quei tipi rinnoverà il certificato TRI per gli altri tipi posseduti all'interno della stessa categoria di aeromobili.

- (d) *Requisiti specifici per il rinnovo di un TRI(H).* Un TRI(H) titolare di un certificato FI(H) sul tipo corrispondente viene accreditato in pieno ai fini dei requisiti di cui alla precedente lettera (a). In questo caso, il certificato TRI(H) sarà valido fino alla data di scadenza del certificato FI(H).
- (e) *Ripristino.* Nel caso in cui il certificato TRI sia scaduto, il richiedente deve, entro un periodo di 12 mesi prima del ripristino:
 - (1) sottoporsi ad un addestramento di aggiornamento come un TRI presso un'ATO, che deve coprire gli elementi rilevanti del corso di addestramento TRI; e
 - (2) superare la valutazione della competenza conformemente alla parte FCL.935 in ciascuno dei tipi di aeromobile nei quali si desidera il ripristino dei privilegi di istruttore.

SEZIONE 5

Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione per classe - CRI

FCL.905.CRI CRI - Privilegi e condizioni

- (a) I privilegi di un CRI consistono nel fornire istruzione per:
 - (1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo per velivoli non complessi e non ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, se il richiedente desidera i privilegi per operare in operazioni ad equipaggio singolo.
 - (2) una abilitazione al traino o al volo acrobatico per la categoria dei velivoli, sempre che il CRI possieda la corrispondente abilitazione e abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione per tale abilitazione ad un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera (i).

I privilegi di un CRI sono ristretti alla classe o al tipo di velivolo nel quale è stata svolta la valutazione della competenza dell'istruttore. I privilegi di un CRI vengono estesi ad altre classi o tipi nel caso in cui il CRI abbia completato, negli ultimi 12 mesi:

 - (1) 15 ore di volo come pilota in comando su velivoli della classe o tipo di velivolo applicabile;
 - (2) un volo di addestramento dal posto di destra sotto la supervisione di un altro CRI o FI qualificato per quella classe o tipo che occupi l'altro posto pilota.

FCL.915.CRI CRI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato CRI deve aver completato almeno:

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

- (2) 30 ore come pilota in comando sulla classe o tipo di velivoli applicabile.

FCL.930.CRICRI - Corso di addestramento

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

FCL.940.CRICRI - Rinnovo e ripristino

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

SEZIONE 6

Requisiti specifici per l'istruttore per l'abilitazione al volo strumentale - IRI

FCL.905.IRI IRI - Privilegi e condizioni

- (a) I privilegi di un IRI consistono nel fornire istruzione ai fini del rilascio, rinnovo e ripristino di una IR sulla categoria di aeromobili appropriata.
- (b) *Requisiti specifici per il corso MPL.* Ai fini di poter insegnare nella fase basica dell'addestramento per un corso MPL, l'IRI(A) deve:
- (1) possedere una IR per velivoli plurimotore; e
 - (2) aver completato almeno 1 500 ore di volo in operazioni a equipaggio plurimo.

- (3) Nel caso di un IRI già qualificato per fornire istruzione in corsi integrati ATP(A) o CPL(A)/IR, il requisito di cui alla lettera (b), punto (2), può essere sostituito dal completamento del corso previsto dalla parte FCL.905.FI, lettera (j), punto (3).

FCL.915.IRI IRI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato IRI deve:

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

FCL.930.IRI IRI - Corso di addestramento

- (a) Il corso di addestramento per l'IRI deve includere almeno:
 - (1) 25 ore di istruzione all'insegnamento e apprendimento;
 - (2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze teoriche strumentali, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula;
 - (3)
 - (i) per l'IRI(A), almeno 10 ore di istruzione di volo su un velivolo, un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II. Nel caso di richiedenti titolari di un certificato FI(A), queste ore sono ridotte a 5;
 - (ii) per l'IRI(H), almeno 10 ore di istruzione di volo su un elicottero, un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II/III;
 - (iii) per l'IRI(As), almeno 10 ore di istruzione di volo su un dirigibile, un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II.
- (b) L'istruzione di volo deve essere fornita da un FI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FI, lettera (i).
- (c) I richiedenti che possiedono o hanno posseduto un certificato di istruttore vengono accreditati in pieno ai fini del requisito di cui alla lettera (a), punto (1).

FCL.940.IRI IRI - Rinnovo e ripristino

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

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

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

- (a) il rilascio, rinnovo e ripristino di una IR, sempre che possieda o abbia posseduto una IR nella corrispondente categoria di aeromobili e abbia completato un corso di addestramento IRI; e
- (b) nel caso di SFI per velivoli ad equipaggio singolo:
 - (1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, se il richiedente desidera i privilegi per operare in operazioni ad equipaggio singolo.
 I privilegi di un SFI(SPA) possono essere estesi all'istruzione di volo per le abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo in operazioni ad equipaggio plurimo, sempre che l'istruttore SFI:
 - (i) possieda un certificato MCCI; o
 - (ii) possieda o abbia posseduto un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo; e
 - (2) sempre che i privilegi di un SFI(SPA) siano stati estesi alle operazioni ad equipaggio plurimo conformemente al punto (1):
 - (i) MCC;
 - (ii) il corso MPL nella fase basica;
- (c) nel caso di SFI per velivoli ad equipaggio plurimo:
 - (1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per:
 - (i) velivoli ad equipaggio plurimo;
 - (ii) velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo se il richiedente desidera i privilegi per operare in operazioni ad equipaggio plurimo;
 - (2) MCC;
 - (3) il corso MPL nelle fasi basica, intermedia e avanzata, sempre che, per la fase basica, possieda o abbia posseduto un certificato FI(A) o IRI(A);
- (d) nel caso di SFI per elicotteri:
 - (1) il rilascio, rinnovo e ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
 - (2) addestramento MCC, nel caso in cui il TRI abbia i privilegi per fornire istruzione su elicotteri ad equipaggio plurimo.

FCL.910.SFI SFI – Privilegi ristretti

I privilegi di un SFI saranno ristretti ad un FTD 2/3 o ad un FFS del tipo di aeromobile utilizzato durante il corso di addestramento SFI.

I privilegi possono essere estesi ad altri FSTD che rappresentano altri tipi della stessa categoria di aeromobili nel caso in cui il titolare abbia:

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

FCL.915.SFI SFI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato SFI deve:

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

- (4) nel caso di elicotteri monomotore ad equipaggio singolo, aver completato 250 ore come pilota su elicotteri.

FCL.930.SFI SFI - Corso di addestramento

- (a) Il corso di addestramento per un SFI deve includere:
 - (1) il contenuto della parte FFS del corso per l'abilitazione per tipo applicabile;
 - (2) il contenuto del corso di addestramento TRI.
- (b) Il richiedente di un certificato SFI che possiede un certificato TRI per il tipo corrispondente viene accreditato in pieno ai fini del soddisfacimento dei requisiti di questo paragrafo.

FCL.940.SFI SFI - Rinnovo e ripristino

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

SEZIONE 8

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

FCL.905.MCCI MCCI - Privilegi e condizioni

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

FCL.910.MCCI MCCI – Privilegi ristretti

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

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

FCL.915.MCCI MCCI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato MCCI deve:

- (a) possedere o aver posseduto una CPL, MPL o ATPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- (b) avere almeno:
 - (1) nel caso di velivoli, dirigibili e convertiplani, 1 500 ore di esperienza di volo come pilota in operazioni ad equipaggio plurimo;
 - (2) nel caso di elicotteri, 1 000 ore di esperienza di volo come pilota in operazioni ad equipaggio plurimo, delle quali almeno 350 ore in elicotteri ad equipaggio plurimo.

FCL.930.MCCI MCCI - Corso di addestramento

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

FCL.940.MCCI MCCI - Rinnovo e ripristino

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

SEZIONE 9

Requisiti specifici per l'istruttore dell'addestramento sui dispositivi di simulazione - STI

FCL.905.STI STI - Privilegi e condizioni

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

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

FCL.910.STI STI – Privilegi ristretti

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

I privilegi possono essere estesi ad altri FSTD che rappresentano altri tipi di aeromobili nel caso in cui il titolare abbia:

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

FCL.915.STI STI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato STI deve:

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

Un richiedente di un STI(A) che desideri insegnare solamente sui dispositivi di addestramento strumentale basico (BITD), deve completare solamente le esercitazioni appropriate per una prova di capacità per il rilascio di una PPL(A);

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

FCL.930.STI STI - Corso di addestramento

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

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

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

FCL.940.STI Rinnovo e ripristino del certificato STI

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

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

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

- (b) *Ripristino.* Nel caso in cui il certificato STI sia scaduto, il richiedente deve:

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

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

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

SEZIONE 10

Istruttore per l'abilitazione al volo in montagna - MI

FCL.905.MI MI - privilegi e condizioni

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

FCL.915.MI MI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato MI deve:

- (a) possedere un certificato LAFI, FI, CRI o TRI, con privilegi per velivoli ad equipaggio singolo;
- (b) possedere una abilitazione per il volo in montagna.

FCL.930.MI MI - Corso di addestramento

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

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

FCL.940.MI Validità del certificato MI

Il certificato MI rimane valido per tutto il tempo durante il quale il certificato LAFI, FI, TRI o CRI rimane valido.

SEZIONE 11

Requisiti specifici per l'istruttore per le prove in volo - FTI

FCL.905.FTI FTI - Privilegi e condizioni

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

FCL.915.FTI FTI - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato FTI deve:

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

FCL.930.FTI FTI - Corso di addestramento

- (a) Il corso di addestramento per un FTI deve includere almeno:
 - (1) 25 ore di insegnamento ed apprendimento;
 - (2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze tecniche, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula ed al simulatore;
 - (3) 5 ore di istruzione di volo sotto la supervisione di un FTI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FTI, lettera (b). Queste ore di istruzione di volo devono includere la valutazione della competenza del richiedente così come descritto nella parte FCL.920.
- (b) Riconoscimento del credito
 - (1) I richiedenti che possiedono o hanno posseduto un certificato di istruttore vengono accreditati in pieno ai fini del requisito di cui alla lettera (a), punto (1).
 - (2) Inoltre, i richiedenti che possiedono o hanno posseduto un certificato FI o TRI nella corrispondente categoria di aeromobili vengono accreditati in pieno ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera (a), punto (2).

FCL.940.FTI FTI - Rinnovo e ripristino

- (a) *Rinnovo.* Ai fini del rinnovo di un certificato FTI, il richiedente deve, entro il periodo di validità del certificato FTI, soddisfare 1 dei seguenti requisiti:
- (1) completare almeno:
 - (i) 50 ore di prove in volo, delle quali almeno 15 ore devono essere effettuate nei 12 mesi precedenti alla data di scadenza del certificato FTI;
e
 - (ii) 5 ore di istruzione di volo per le prove in volo nei 12 mesi precedenti alla data di scadenza del certificato FTI;oppure
 - (2) ricevere addestramento di aggiornamento come un FTI presso un'ATO. L'addestramento di aggiornamento deve basarsi sulla parte dell'istruzione pratica di volo del corso di addestramento FTI, conformemente alla parte FCL.930.FTI, lettera (a), punto (3), ed includere almeno 1 volo di istruzione sotto la supervisione di un FTI qualificato conformemente alla parte FCL.905.FTI, lettera (b).
- (b) *Ripristino.* Nel caso in cui il certificato FTI sia scaduto, il richiedente deve sottoporsi ad un addestramento di aggiornamento come un FTI presso un'ATO. Il corso di aggiornamento deve soddisfare almeno i requisiti di cui alla parte FCL.930.FTI, lettera (a), punto (3).

CAPITOLO K

ESAMINATORI

SEZIONE 1

Requisiti comuni

FCL.1000 Certificati di esaminatore

- (a) Generalità. I titolari di un certificato di esaminatore devono:
- (1) possedere una licenza, abilitazione o certificato equivalente a quelli per i quali sono autorizzati a condurre le prove di capacità, i controlli di professionalità o le valutazioni delle competenze e il privilegio di insegnare negli stessi;
 - (2) essere qualificati ad operare come pilota in comando sull'aeromobile durante una prova di capacità i controlli di professionalità o la valutazione della competenza se condotte sull'aeromobile.
- (b) Condizioni speciali
- (1) Nel caso dell'introduzione di nuovi aeromobili negli Stati membri o nella flotta di un operatore, nel caso in cui il soddisfacimento dei requisiti stabiliti in questo capitolo non sia possibile, l'autorità competente può rilasciare un certificato specifico che attribuisca i privilegi per condurre prove di capacità e i controlli di professionalità. Questo certificato sarà limitato alle prove di capacità e ai controlli di professionalità necessari ai fini dell'introduzione del nuovo tipo di aeromobile e la sua validità non deve, in alcun caso, eccedere il periodo di 1 anno.
- I titolari di un certificato rilasciato conformemente alla lettera (b), punto (1), che desiderano richiedere un certificato di esaminatore devono soddisfare i prerequisiti e i requisiti per il rinnovo stabiliti per quella categoria di esaminatore.

FCL.1005 Limitazione dei privilegi in caso di interessi propri

Gli esaminatori non devono condurre:

- (a) prove di capacità o valutazioni della competenza di richiedenti del rilascio di una licenza, abilitazione o certificato:
- (1) ai quali hanno fornito più del 25% dell'istruzione di volo richiesta per la licenza, l'abilitazione o il certificato per il quale viene svolta la prova di capacità o la valutazione della competenza;
 - (2) nel caso in cui siano stati responsabili per la raccomandazione per la prova di capacità conformemente alla parte FCL.030, lettera (b).
- (b) Prove di capacità, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze quando credono che la loro oggettività possa essere compromessa.

FCL.1010 Prerequisiti per gli esaminatori

I richiedenti di un certificato di esaminatore devono dimostrare:

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

FCL.1015 Standardizzazione degli esaminatori

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

FCL.1020 Valutazione della competenza degli esaminatori

I richiedenti di un certificato di esaminatore devono dimostrare la loro competenza ad un ispettore dell'autorità competente o ad un esaminatore esperto che sia stato appositamente autorizzato dall'autorità competente responsabile per il certificato dell'esaminatore, attraverso una prova di capacità, controlli di professionalità o valutazione delle competenze nel ruolo di esaminatore per il quale si desidera ricevere i privilegi, compresi il briefing, la condotta della prova di capacità, i controlli di professionalità o la valutazione delle competenze e valutazione della persona alla quale vengono forniti il test, i controlli o la valutazione, debriefing e registrazione della documentazione.

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

- (a) Validità. Un certificato di esaminatore ha validità di 3 anni.
- (b) Rinnovo. Un certificato di esaminatore viene rinnovato quando il titolare ha, durante il periodo di validità del certificato:

- (1) condotto ogni anno almeno 2 prove di capacità, controlli di professionalità o valutazioni delle competenze;
 - (2) frequentato un seminario di aggiornamento per esaminatori fornito dall'autorità competente o da un'ATO e approvato dall'autorità competente durante l'ultimo anno del periodo di validità.
 - (3) Una delle prove di capacità o controlli di professionalità completati durante l'ultimo anno del periodo di validità conformemente al punto (1) deve essere valutato da un ispettore dell'autorità competente o da un esaminatore esperto che sia stato appositamente autorizzato dall'autorità competente responsabile per il certificato dell'esaminatore.
 - (4) Nel caso in cui il richiedente di un rinnovo possieda i privilegi per più di una categoria di esaminatore, tutti i privilegi di esaminatore possono essere rinnovati in combinazione se il richiedente soddisfa i requisiti di cui alla lettera (b), punti (1) e (2), e alla parte FCL.1020 per una delle categorie del certificato di esaminatore posseduto, d'accordo con l'autorità competente.
- (c) *Ripristino.* Nel caso in cui il certificato sia scaduto, i richiedenti devono soddisfare i requisiti di cui alla lettera (b), punto (2) e alla parte FCL.1020 prima di poter riprendere ad esercitare i privilegi.
- (d) Un certificato di esaminatore può essere rinnovato o ripristinato solamente se il richiedente dimostra di continuare a soddisfare i requisiti di cui alle parti FCL.1010 e FCL.1030.

FCL.1030 Condotta delle prove di capacità, controlli di professionalità e valutazioni delle competenze

- (a) Nel condurre le prove di capacità, controlli di professionalità e valutazioni delle competenze, gli esaminatori devono:
- (1) garantire di essere in grado di comunicare con il richiedente senza barriere linguistiche;
 - (2) verificare che il richiedente soddisfi tutti i requisiti di questa parte in merito alla qualifica, addestramento ed esperienza per il rilascio, rinnovo o ripristino della licenza, abilitazione o certificato per il quale vengono effettuati le prove di capacità i controlli di professionalità o la valutazione delle competenze;
 - (3) informare i richiedenti circa le conseguenze nel fornire informazioni incomplete, non accurate o false in merito al loro addestramento ed esperienza di volo.
- (b) A seguito del completamento della prova di capacità o dei controlli di professionalità, l'esaminatore deve:
- (1) informare il richiedente in merito ai risultati del test. Nel caso di un superamento o meno parziale del test, l'esaminatore deve informare il richiedente che non potrà esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando il test venga completamente superato. L'esaminatore deve fornire i dettagli al richiedente nel caso sia necessario un addestramento aggiuntivo e deve spiegargli il suo diritto al ricorso;
 - (2) nell'eventualità del superamento dei controlli di professionalità o valutazione della competenza per il rinnovo o il ripristino, riportare sulla licenza o

certificato del richiedente la nuova data di scadenza dell'abilitazione o certificato, se specificatamente autorizzato a tal fine dall'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente;

- (3) fornire al richiedente una relazione firmata in merito alla prova di capacità o ai controlli di professionalità e presentare, senza alcun ritardo, copie della relazione all'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente e all'autorità competente che aveva rilasciato il certificato di esaminatore. La relazione deve includere:
 - (i) una dichiarazione che l'esaminatore ha ricevuto informazioni dal richiedente in merito alla sua esperienza ed istruzione, e che ha ritenuto che tale esperienza ed istruzione soddisfi i requisiti applicabili contenuti in questa parte;
 - (ii) una conferma che tutte le manovre ed esercitazioni richieste sono state completate, così come i risultati dell'esame teorico orale, ove applicabile. Nel caso del non superamento di un elemento, l'esaminatore deve registrare i motivi per tale valutazione;
 - (iii) il risultato del test, dei controlli o della valutazione della competenza.
- (c) Gli esaminatori devono mantenere la documentazione per 5 anni con i dettagli di tutte le prove di capacità, controlli di professionalità e valutazioni della competenza svolti e i loro risultati.
- (d) Su richiesta dell'autorità competente responsabile per il certificato dell'esaminatore o dell'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente, gli esaminatori devono fornire tutta la documentazione e le relazioni, così come ogni altra informazione richiesta per attività di sorveglianza.

SEZIONE 2

Requisiti specifici per esaminatori di volo - FE

FCL.1005.FE FE - Privilegi e condizioni

- (a) *FE(A)*. I privilegi di un FE per velivoli consistono nel condurre:
 - (1) prove di capacità per il rilascio della PPL(A) e prove di capacità e controlli di professionalità per le abilitazioni per classe e per tipo ad equipaggio singolo associate, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 1 000 ore di volo come pilota su velivoli o TMG, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
 - (2) prove di capacità per il rilascio della CPL(A) e prove di capacità e controlli di professionalità per le abilitazioni per classe e per tipo ad equipaggio singolo associate, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 2 000 ore di volo come pilota su velivoli o TMG, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
 - (3) prove di capacità e controlli di professionalità per la LAPL(A), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli o TMG, comprendenti almeno 100 ore di istruzione di volo;

- (4) prove di capacità per il rilascio di una abilitazione al volo in montagna, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su velivoli o TMG, comprendenti almeno 500 decolli ed atterraggi di addestramento per l'abilitazione al volo in montagna.
- (b) *FE(H)*. I privilegi di un FE per elicotteri consistono nel condurre:
 - (1) prove di capacità per il rilascio della PPL(H) e prove di capacità e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su elicotteri monomotore ad equipaggio singolo registrate in una PPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
 - (2) prove di capacità per il rilascio della CPL(H) e prove di capacità e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su elicotteri monomotore ad equipaggio singolo registrate in una CPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato 2 000 ore di volo come pilota su elicotteri, comprese almeno 250 ore di istruzione di volo;
 - (3) prove di capacità e controlli di professionalità per abilitazioni per tipo su elicotteri monomotore ad equipaggio singolo registrate in una PPL(H) o una CPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato i requisiti di cui ai punti (1) o (2), ove applicabile, e possieda una CPL(H) o una ATPL(H) e, ove applicabile, una IR(H);
 - (4) prove di capacità e controlli di professionalità per la LAPL(H), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 500 ore di volo come pilota su elicotteri, comprendenti almeno 150 ore di istruzione di volo.
- (c) *FE(As)*. I privilegi di un FE per dirigibili consistono nel condurre prove di capacità per il rilascio della PPL(As) e CPL(As) e in prove di capacità e controlli di professionalità per le abilitazioni per tipo su dirigibili, sempre che l'esaminatore abbia completato 500 ore di volo come pilota su dirigibili, comprese 100 ore di istruzione di volo.
- (d) *FE(S)*. I privilegi di un FE per alianti consistono nel condurre:
 - (1) prove di capacità e controlli di professionalità per la SPL e la LAPL(S), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 150 ore o 300 lanci di istruzione di volo;
 - (2) controlli di professionalità per l'estensione dei privilegi SPL a voli commerciali, sempre che l'esaminatore abbia completato 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 90 ore di istruzione di volo;
 - (3) prove di capacità per l'estensione dei privilegi SPL o LAPL(S) a TMG, sempre che l'esaminatore abbia completato 300 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore, comprendenti 50 ore di istruzione di volo su TMG.
- (e) *FE(B)*. I privilegi di un FE per palloni liberi consistono nel condurre:
 - (1) prove di capacità per il rilascio della BPL e la LAPL(B) e prove di capacità e controlli di professionalità per l'estensione dei privilegi ad un'altra classe o gruppo di palloni liberi, sempre che l'esaminatore abbia completato 250 ore di volo come pilota su palloni liberi, comprese 50 ore di istruzione di volo;

- (2) controlli di professionalità per l'estensione dei privilegi BPL a voli commerciali, sempre che l'esaminatore abbia completato 300 ore di volo come pilota su palloni liberi, delle quali 50 ore nello stesso gruppo di palloni liberi per i quali si desidera l'estensione. Le 300 ore di volo devono includere 50 ore di istruzione di volo.

FCL.1010.FE FE - Prerequisiti

Un richiedente di un certificato FE deve possedere:

- (a) un certificato LAPL e un certificato LAFI nella corrispondente categoria di aeromobili, nel caso di richiedenti che desiderino condurre esami solamente per la LAPL;
- (b) in tutti gli altri casi, un certificato FI nella corrispondente categoria di aeromobili.

SEZIONE 3

Requisiti specifici per gli esaminatori dell'abilitazione per tipo - TRE

FCL.1005.TRE TRE - Privilegi e condizioni

- (a) *TRE(A) e TRE(PL)*. I privilegi di un TRE per velivoli o convertiplani consistono nel condurre:
 - (1) prove di capacità per il rilascio iniziale delle abilitazioni per tipo per velivoli o convertiplani, ove applicabile;
 - (2) controlli di professionalità per il rinnovo o ripristino delle abilitazioni per tipo e IR;
 - (3) prove di capacità per il rilascio di ATPL(A);
 - (4) prove di capacità per il rilascio di MPL, sempre che l'esaminatore abbia soddisfatto i requisiti di cui alla parte FCL.925;
 - (5) valutazioni della competenza per il rilascio, rinnovo o ripristino di un certificato TRI o SFI nella corrispondente categoria di aeromobili, sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 3 anni come TRE.
- (b) *TRE(H)*. I privilegi di un TRE(H) consistono nel condurre:
 - (1) prove di capacità e controlli di professionalità per il rilascio, rinnovo o ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
 - (2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di abilitazioni IR, o per l'estensione dell'abilitazione IR(H) da elicotteri monomotore ad elicotteri plurimotore, sempre che un TRE(H) possieda una valida abilitazione IR(H);
 - (3) prove di capacità per il rilascio di ATPL(H);
 - (4) valutazioni della competenza per il rilascio, rinnovo o ripristino di un certificato TRI(H) o SFI(H), sempre che l'esaminatore abbia completato almeno 3 anni come TRE.

FCL.1010.TRE TRE - Prerequisiti

- (a) *TRE(A) e TRE(PL)*. I richiedenti di un certificato TRE per velivoli e convertiplani devono:

- (1) nel caso di velivoli ad equipaggio plurimo o convertiplani, aver completato 1500 ore di volo come pilota su velivoli ad equipaggio plurimo o convertiplani, ove applicabile, delle quali almeno 500 ore devono essere effettuate come pilota in comando;
 - (2) nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, aver completato 500 ore di volo come pilota su velivoli ad equipaggio singolo, delle quali almeno 200 ore devono essere effettuate come pilota in comando;
 - (3) possedere una CPL o una ATPL e un certificato TRI per il tipo corrispondente;
 - (4) ai fini del rilascio iniziale di un certificato TRE, aver completato almeno 50 ore di istruzione di volo come un TRI, FI o SFI nel tipo corrispondente o in un FSTD che rappresenti tale tipo.
- (b) *TRE(H)*. I richiedenti di un certificato TRE (H) per elicotteri devono:
- (1) possedere un certificato TRI(H) o, nel caso di elicotteri monomotore ad equipaggio singolo, un certificato FI(H) valido per il tipo corrispondente;
 - (2) ai fini del rilascio iniziale di un certificato TRE, aver completato 50 ore di istruzione di volo come un TRI, FI o SFI nel tipo corrispondente o un FSTD che rappresenti tale tipo;
 - (3) nel caso di elicotteri ad equipaggio plurimo, possedere una CPL(H) o una ATPL(H) e aver completato 1 500 ore di volo come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo, delle quali almeno 500 ore devono essere effettuate come pilota in comando;
 - (4) nel caso di elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo:
 - (i) aver completato 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri, delle quali almeno 500 ore come pilota in comando;
 - (ii) possedere una CPL(H) o una ATPL(H) e, ove applicabile, una valida abilitazione IR(H);
 - (5) nel caso di elicotteri monomotore ad equipaggio singolo:
 - (i) aver completato 750 ore di volo come pilota su elicotteri, delle quali almeno 500 ore come pilota in comando;
 - (ii) possedere una licenza di pilota di elicottero professionale.
 - (6) Prima che i privilegi di un TRE(H) vengano estesi dai privilegi su plurimotore ad equipaggio singolo ai privilegi su plurimotore ad equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicotteri, il titolare deve aver effettuato almeno 100 ore in operazioni ad equipaggio plurimo su questo tipo.
 - (7) Nel caso di richiedenti che richiedono per la prima volta il certificato TRE su plurimotore ad equipaggio plurimo, il requisito delle 1 500 ore di esperienza di volo su elicotteri ad equipaggio plurimo di cui alla lettera (b), punto (3), può essere considerato soddisfatto nel caso in cui abbiano completato le 500 ore di volo come pilota in comando su un elicottero ad equipaggio plurimo dello stesso tipo.

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

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

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

FCL.1010.CRE CRE - Prerequisiti

I richiedenti di un certificato CRE devono:

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

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

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

FCL.1010.IRE IRE - Prerequisiti

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

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

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

FCL.1010.SFE SFE - Prerequisiti

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

- (2) aver completato almeno 1 000 ore di volo come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo;
- (3) ai fini del rilascio iniziale di un certificato SFE, aver completato almeno 50 ore di istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo come un SFI(H) sul tipo corrispondente.

SEZIONE 7

Requisiti specifici per l'esaminatore per istruttori di volo - FIE

FCL.1005.FIE FIE - Privilegi e condizioni

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

FCL.1010.FIE FIE - Prerequisiti

- (a) *FIE(A)*. I richiedenti di un certificato FIE per velivoli devono:
 - (1) nel caso di richiedenti che desiderano condurre valutazioni delle competenze solamente per LAFI(A):
 - (i) possedere il corrispondente certificato di istruttore, ove applicabile;
 - (ii) aver completato 750 ore di volo su velivoli o TMG;
 - (iii) aver completato almeno 50 ore di volo fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato LAFI(A);
 - (2) in tutti gli altri casi:
 - (i) possedere il corrispondente certificato di istruttore, ove applicabile;
 - (ii) aver completato 2 000 ore di volo come pilota su velivoli o TMG; e
 - (iii) avere effettuato almeno 100 ore di volo fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore.
- (b) *FIE(H)*. I richiedenti di un certificato FIE per elicotteri devono:
 - (1) nel caso di richiedenti che desiderano condurre valutazioni delle competenze solamente per LAFI(H):
 - (i) possedere il corrispondente certificato di istruttore, ove applicabile;
 - (ii) aver completato 750 ore di volo su elicotteri;
 - (iii) aver completato almeno 50 ore di volo fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato LAFI(H);

- (2) in tutti gli altri casi:
 - (i) possedere il corrispondente certificato di istruttore, ove applicabile;
 - (ii) aver completato 2 000 ore di volo come pilota su elicotteri;
 - (iii) avere effettuato almeno 100 ore di volo fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore.
- (c) *FIE(As)*. I richiedenti di un certificato FIE per dirigibili devono:
 - (1) aver completato 500 ore di volo come pilota su dirigibili;
 - (2) avere effettuato almeno 20 ore di volo fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato FI(As);
 - (3) possedere il corrispondente certificato di istruttore.
- (d) *FIE(S)*. I richiedenti di un certificato FIE per alianti devono:
 - (1) possedere il corrispondente certificato di istruttore;
 - (2) aver completato 500 ore di volo come pilota su alianti o alianti a motore;
 - (3) aver completato:
 - (i) per i richiedenti che desiderano condurre valutazioni delle competenze su TMG, 10 ore o 30 decolli fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore su TMG;
 - (ii) in tutti gli altri casi, 10 ore o 30 lanci fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore.
- (e) *FIE(B)*. I richiedenti di un certificato FIE per palloni liberi devono:
 - (1) possedere il corrispondente certificato di istruttore;
 - (2) aver completato 350 ore di volo come pilota su palloni liberi;
 - (3) aver completato 10 ore fornendo istruzione ai richiedenti di un certificato di istruttore.

APPENDICE 1

Accreditamento della conoscenza teorica

A. Accreditamento della conoscenza teorica ai fini del rilascio di una licenza di pilota in un'altra categoria di aeromobili — Istruzione integrativa e requisiti d'esame

1. LAPL, PPL, BPL e SPL

- 1.1. Ai fini del rilascio di una LAPL, il titolare di una LAPL in un'altra categoria di aeromobili viene accreditato in pieno con la conoscenza teorica nelle materie in comune stabilite nella parte FCL.120, lettera (a).
- 1.2. Fatto salvo il paragrafo precedente, ai fini del rilascio di una LAPL, PPL, BPL o SPL, il titolare di una licenza in un'altra categoria di aeromobili deve ricevere istruzione teorica e superare gli esami teorici al livello appropriato nelle seguenti materie:
 - principi del volo,
 - procedure operative,
 - prestazioni in volo e pianificazione del volo,
 - conoscenza generale dell'aeromobile, navigazione.
- 1.3. Ai fini del rilascio di una PPL, BPL o SPL, il titolare di una LAPL nella stessa categoria di aeromobili viene accreditato in pieno ai fini dell'istruzione teorica e requisiti d'esame.

2. CPL

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

3. ATPL

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

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

APPENDICE 2

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

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

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

LIVELLO	PRONUNCIA	STRUTTURA	VOCABOLARIO	FLUENZA	COMPRENSIONE	INTERAZIONI
				distraggono l'attenzione.		

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

APPENDICE 3

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

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

A. Corso integrato ATP - Velivoli

GENERALITÀ

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

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

9. L'addestramento in volo, con l'esclusione dell'addestramento per l'abilitazione per tipo, deve includere un totale di almeno 195 ore di volo, per includere tutti i test per valutare il progresso, delle quali un massimo di 55 ore per l'intero corso possono

essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 195 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:

- (a) 95 ore di istruzione in doppio, delle quali un massimo di 55 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore;
- (b) 70 ore come pilota in comando, compreso il tempo di volo in VFR e il tempo di volo strumentale effettuato come allievo pilota in comando (SPIC). Il tempo di volo strumentale come allievo pilota in comando viene considerato come tempo di volo effettuato come pilota in comando solamente fino ad un massimo di 20 ore;
- (c) 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale dovranno essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- (d) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista; e
- (e) 115 ore di tempo strumentale comprendenti almeno:
 - (1) 20 ore come allievo pilota in comando;
 - (2) 15 ore come MCC, per le quali può essere utilizzato un FFS o un FNPT II;
 - (3) 50 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali un massimo di:
 - (i) 25 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o
 - (ii) 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT II, FTD 2 o un FFS, delle quali fino ad un massimo di 10 ore possono essere effettuate in un FNPT I.
- (f) 5 ore devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno 4 persone con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

PROVA DI CAPACITÀ

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

B. Corso modulare ATP – Velivoli

1. I richiedenti di una ATPL(A) che completano l'istruzione teorica in un corso modulare devono:
- (a) possedere almeno una PPL(A) rilasciata conformemente all'allegato 1 ICAO; e
 - (b) completare almeno le seguenti ore di istruzione teorica:

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

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

C. Corso integrato CPL/IR - Velivoli

GENERALITÀ

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

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo, con l'esclusione dell'addestramento per l'abilitazione per tipo, deve includere un totale di almeno 180 ore di volo, per includere tutti i test per valutare il progresso, delle quali un massimo di 40 ore per l'intero corso possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 180 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:

- (a) 80 ore di istruzione in doppio, delle quali un massimo di 40 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore;
- (b) 70 ore come pilota in comando, compreso il tempo di volo in VFR e il tempo di volo strumentale che può essere effettuato come allievo pilota in comando (SPIC). Il tempo di volo strumentale come allievo pilota in comando viene considerato come tempo di volo effettuato come pilota in comando solamente fino ad un massimo di 20 ore;
- (c) 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale dovranno essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- (d) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista; e
- (e) 100 ore di tempo strumentale comprendenti almeno:
 - (1) 20 ore come allievo pilota in comando; e
 - (2) 50 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali un massimo di:
 - (i) 25 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o
 - (ii) 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT II, FTD 2 o un FFS, delle quali fino ad un massimo di 10 ore possono essere effettuate in un FNPT I.

Un richiedente titolare di un certificato di completamento del modulo volo strumentale basico viene accreditato con un massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale basico (BITD) non vengono accreditate.
- (f) 5 ore devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno 4 persone con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

PROVA DI CAPACITÀ

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

D. Corso integrato CPL - Velivoli

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato CPL(A) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(A).
2. Un richiedente che desideri frequentare un corso integrato CPL(A) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Un richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come un allievo ab-initio o come un titolare di una PPL(A) o di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 ICAO. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(A) o di una PPL(H), gli verranno accreditate il 50% delle ore di volo effettuate prima del corso,

fino ad un massimo di 40 ore di esperienza di volo o 45 ore se è stata ottenuta una abilitazione al volo notturno su velivoli, delle quali fino ad un massimo di 20 ore possono essere accreditate ai fini del requisito del tempo di volo di istruzione in doppio.

4. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(A); e
 - (b) addestramento al volo a vista e strumentale.
5. Un richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL(A) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

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

PROVA DI CAPACITÀ

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

E. Corso modulare CPL - Velivoli

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso modulare CPL(A) consiste nell'addestrare i titolari della PPL(A) al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(A).
2. Prima di iniziare un corso modulare CPL(A), un richiedente deve possedere una PPL(A) rilasciata conformemente all'allegato 1 ICAO.
3. Prima di iniziare l'addestramento di volo il richiedente deve:
 - (a) aver completato 150 ore di volo;
 - (b) aver soddisfatto i prerequisiti per il rilascio di una abilitazione per classe o per tipo per velivoli plurimotore conformemente al capitolo H, nel caso in cui un velivolo plurimotore sia utilizzato per il test di abilitazione.
4. Un richiedente che desideri frequentare un corso modulare CPL(A) deve completare tutte le fasi dell'addestramento di volo in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. Il corso di istruzione teorica può essere frequentato presso un'ATO che conduca solamente corsi d'istruzione teorica.
5. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(A); e
 - (b) addestramento al volo a vista e strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. Ai richiedenti non titolari di una IR vengono fornite almeno 25 ore di istruzione di volo in doppio, incluse 10 ore di istruzione strumentale delle quali un massimo di 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un BITD, un FNPT I o II, un FTD 2 o un FFS.
9. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(A) vengono accreditati in pieno ai fini del tempo di istruzione strumentale in doppio. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(H) vengono accreditati fino ad un massimo di 5 ore del tempo di istruzione strumentale in doppio, nel qual caso almeno 5 ore di istruzione strumentale in doppio devono essere effettuate in un velivolo. Un richiedente titolare di un certificato di completamento del modulo volo strumentale basico viene accreditato con un massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto.
10. (a) Ai richiedenti titolari di una valida abilitazione IR devono essere fornite almeno 15 ore di istruzione di volo a vista in doppio.

- (b) Ai richiedenti non titolari di una abilitazione al volo notturno su velivoli devono essere fornite almeno 5 ore di istruzione al volo notturno, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista;
11. Almeno 5 ore dell'istruzione di volo devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno 4 persone, con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

ESPERIENZA

12. I richiedenti di una CPL(A) devono aver completato almeno 200 ore di volo, comprendenti almeno:
- (a) 100 ore come pilota in comando, delle quali 20 ore di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale dovranno essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
 - (b) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista; e
 - (c) 10 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali fino a 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I o II o in un FFS. Un richiedente titolare di un certificato di completamento del modulo volo strumentale basico viene accreditato con un massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale basico (BITD) non vengono accreditate;
 - (d) 6 ore di volo devono essere effettuate in un velivolo plurimotore.
 - (e) Le ore effettuate come pilota in comando su altre categorie di aeromobili possono essere considerate ai fini delle 200 ore di volo nei seguenti casi:
 - (i) 30 ore su elicotteri, se il richiedente possiede una PPL(H); o
 - (ii) 100 ore su elicotteri, se il richiedente possiede una CPL(H); o
 - (iii) 30 ore su TMG o alianti; o
 - (iv) 30 ore su dirigibili, se il richiedente possiede una PPL(As); o
 - (v) 60 ore su dirigibili, se il richiedente possiede una CPL(As).

PROVA DI CAPACITÀ

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

F. Corso integrato ATP/IR — Elicotteri

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato ATP(H)/IR consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare come copilota su elicotteri plurimotore ad equipaggio plurimo in attività di trasporto aereo commerciale ed ottenere la CPL(H)/IR.

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

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

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

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

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

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

PROVA DI CAPACITÀ

10. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi alla prova di capacità per la CPL(H) su un elicottero plurimotore e il test di abilitazione per l'IR su un elicottero plurimotore certificato per il volo in IFR e deve soddisfare i requisiti per l'addestramento MCC.

G. Corso integrato ATP — Elicotteri

GENERALITÀ

- 1. Lo scopo del corso integrato ATP(H) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare come copilota su elicotteri plurimotore ad equipaggio plurimo limitatamente ai privilegi VFR in attività di trasporto aereo commerciale ed ottenere la CPL(H).
- 2. Un richiedente che desideri frequentare un corso integrato ATP(H) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
- 3. Un richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come un allievo ab-initio o come un titolare di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 ICAO. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(H), gli verrà accreditata il 50% dell'esperienza corrispondente, fino ad un massimo di:
 - (a) 40 ore, delle quali fino ad un massimo di 20 ore possono essere di istruzione in doppio; o
 - (b) 50 ore, delle quali fino ad un massimo di 25 ore possono essere di istruzione in doppio nel caso in cui sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su elicotteri.

4. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la licenza ATPL(H);
 - (b) addestramento al volo a vista e strumentale basico; e
 - (c) addestramento in MCC per elicotteri ad equipaggio plurimo.
5. Un richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso ATP(H) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione per una licenza con privilegi inferiori, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico ATP(H) deve includere almeno 650 ore di istruzione.
7. Il corso MCC deve includere almeno 20 ore di istruzione teorica ed esercitazioni.

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

9. L'addestramento in volo deve includere almeno 150 ore in totale, per includere tutti i test per valutare il progresso. Di queste 150 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:
 - (a) 95 ore di istruzione in doppio, comprendenti:
 - (i) 75 ore di istruzione a vista, che possono includere:
 - (1) 30 ore su un FFS per elicotteri, di livello C o D, o
 - (2) 25 ore in un FTD 2 o 3, o
 - (3) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri, o
 - (4) 20 ore in un velivolo o TMG;
 - (ii) 10 ore di istruzione strumentale basica, che possono includere 5 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo;
 - (iii) 10 ore MCC, per le quali può essere utilizzato: un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3 (MCC) o un FNPT II/III (MCC).

Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS per elicotteri utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III per elicotteri.
 - (b) 55 ore come pilota in comando, delle quali 40 ore possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;
 - (c) 50 ore di volo di navigazione, comprese almeno 10 ore di navigazione come allievo pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale dovranno essere effettuati atterraggi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;

- (d) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio.

PROVA DI CAPACITÀ

- 10. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi alla prova di capacità per la CPL(H) su un elicottero plurimotore e soddisfare i requisiti MCC.

H. Corso modulare ATP — Elicotteri

- 1. I richiedenti di una ATPL(H) che completano l'istruzione teorica in un corso modulare devono possedere almeno una PPL(H) e completare almeno le seguenti ore di istruzione in un periodo di 18 mesi:
 - (a) per i richiedenti che possiedono una PPL(H) rilasciata conformemente all'allegato 1 ICAO: 550 ore;
 - (b) per i richiedenti che possiedono una CPL(H): 300 ore.
- 2. I richiedenti di una ATPL(H)/IR che completano l'istruzione teorica in un corso modulare devono possedere almeno una PPL(H) e completare almeno le seguenti ore di istruzione:
 - (a) per i richiedenti che possiedono una PPL(H): 650 ore;
 - (b) per i richiedenti che possiedono una CPL(H): 400 ore;
 - (c) per i richiedenti che possiedono una IR(H): 500 ore;
 - (d) per i richiedenti che possiedono una CPL(H) e una abilitazione IR(H): 250 ore.

I. Corso integrato CPL/IR — Elicotteri

GENERALITÀ

- 1. Lo scopo del corso integrato CPL(H)/IR consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su elicotteri plurimotore ad equipaggio singolo e ottenere la CPL(H)/IR su elicotteri plurimotore.
- 2. Un richiedente che desideri frequentare un corso integrato CPL(H)/IR deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
- 3. Un richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come un allievo ab-initio o come un titolare di una PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 ICAO. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(H), gli verrà accreditata il 50% dell'esperienza corrispondente, fino ad un massimo di:
 - (a) 40 ore, delle quali fino ad un massimo di 20 ore possono essere di istruzione in doppio; o
 - (b) 50 ore, delle quali fino ad un massimo di 25 ore possono essere di istruzione in doppio nel caso in cui sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su elicotteri.
- 4. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(H) e l'IR e l'abilitazione per tipo su elicotteri plurimotore; e

- (b) addestramento al volo a vista e strumentale.
- 5. Un richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL(H)/IR può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e prova di capacità per una licenza con privilegi inferiori e una abilitazione IR sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

- 8. L'addestramento in volo deve includere almeno 180 ore in totale, inclusi tutti i test per valutare il progresso. Di queste 180 ore, il richiedente deve completare almeno:

- (a) 125 ore di istruzione in doppio, comprendenti:
 - (i) 75 ore di istruzione a vista, che possono includere:
 - (1) 30 ore su un FFS per elicotteri, di livello C o D, o
 - (2) 25 ore in un FTD 2 o 3 per elicotteri, o
 - (3) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri, o
 - (4) 20 ore in un velivolo o TMG;
 - (ii) 50 ore di istruzione strumentale, che possono includere:
 - (1) fino a 20 ore in un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3, o un FNPT II/III, o
 - (2) 10 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo.

Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III.
- (b) 55 ore come pilota in comando, delle quali 40 ore possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;
- (c) 10 ore di volo di navigazione in doppio;
- (d) 10 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale dovranno essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- (e) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio;
- (f) 50 ore di tempo strumentale in doppio comprendenti:
 - (i) 10 ore di istruzione strumentale basica; e

- (ii) 40 ore di addestramento per l'abilitazione IR, delle quali almeno 10 ore devono essere effettuate su elicotteri plurimotore certificati per il volo in IFR.

PROVA DI CAPACITÀ

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

J. Corso integrato CPL — Elicotteri

GENERALITÀ

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

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

- 8. L'addestramento in volo deve includere un totale di almeno 135 ore di volo, per includere tutti i test per valutare il progresso, delle quali un massimo di 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 135 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:

- (a) 85 ore di istruzione in doppio, comprendenti:
 - (i) fino a 75 ore possono essere di istruzione a vista e possono includere:
 - (1) 30 ore su un FFS per elicotteri di livello C o D, o
 - (2) 25 ore in un FTD 2 o 3 per elicotteri, o
 - (3) 20 ore in un FNPT II/III per elicotteri, o
 - (4) 20 ore in un velivolo o TMG.
 - (ii) fino a 10 ore possono essere di istruzione strumentale e possono includere 5 ore in almeno un FNPT I per elicotteri o in un velivolo.
- Se l'elicottero utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato a quello allocato per un FNPT II/III.
- (b) 50 ore come pilota in comando, delle quali 35 ore possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;
 - (c) 10 ore di volo di navigazione in doppio;
 - (d) 10 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale dovranno essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
 - (e) 5 ore di volo notturno su elicotteri, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio;
 - (f) 10 ore di istruzione strumentale in doppio, di cui almeno 5 ore in un elicottero.

PROVA DI CAPACITÀ

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

K. Corso modulare CPL — Elicotteri

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso modulare CPL(H) consiste nell'addestrare i titolari della PPL(H) al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(H).
2. Prima di iniziare un corso modulare CPL(H), un richiedente deve possedere una PPL(H) rilasciata conformemente all'allegato 1 ICAO.
3. Prima di iniziare l'addestramento di volo il richiedente deve:
 - (a) aver completato 155 ore di volo come pilota su elicotteri, delle quali almeno 50 ore come pilota in comando, delle quali 10 ore devono essere di navigazione.
 - (b) aver soddisfatto i requisiti di cui alle Parti FCL.275 e FCL.720.H nel caso in cui venga utilizzato un elicottero plurimotore per effettuare il test di abilitazione.
4. Un richiedente che desideri frequentare un corso modulare CPL(H) deve completare tutte le fasi dell'addestramento di volo in un corso di addestramento continuo presso

un'ATO. Il corso di istruzione teorica può essere frequentato presso un'ATO che conduca solamente corsi d'istruzione teorica.

5. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(H); e
 - (b) addestramento al volo a vista e strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. Ai richiedenti non titolari di una abilitazione IR devono essere fornite almeno 30 ore di istruzione di volo in doppio, delle quali:
 - (a) 20 ore di istruzione di volo a vista, le quali possono comprendere 5 ore in un FFS per elicotteri o un FTD 2 o 3 o un FNPT II/III; e
 - (b) 10 ore di istruzione strumentale, le quali possono includere 5 ore in almeno un FTD 1 per elicotteri o un FNPT I o un velivolo.
9. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(H) vengono accreditati in pieno ai fini del tempo di istruzione strumentale in doppio. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(A) devono completare almeno 5 ore del tempo di istruzione strumentale in doppio in un elicottero.
10. Ai richiedenti non titolari di una abilitazione al volo notturno su elicotteri devono essere fornite almeno 5 ore aggiuntive di istruzione al volo notturno, di cui 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio.

ESPERIENZA

11. Il richiedente di una CPL(H) deve aver completato almeno 185 ore di volo, incluse 50 ore come pilota in comando, delle quali 10 ore di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 185 km (100 NM) durante il quale dovranno essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza.

Le ore effettuate come pilota in comando su altre categorie di aeromobili possono essere considerate ai fini delle 185 ore di volo nei seguenti casi:

- (a) 20 ore su velivoli, se il richiedente possiede una PPL(A); o
- (b) 50 ore su velivoli, se il richiedente possiede una CPL(A); o
- (c) 10 ore su TMG o alianti; o
- (d) 20 ore su dirigibili, se il richiedente possiede una PPL(As); o
- (e) 50 ore su dirigibili, se il richiedente possiede una CPL(As).

PROVA DI CAPACITÀ

12. In seguito al completamento dell'addestramento di volo e dell'esperienza corrispondente, il richiedente deve sottoporsi alla prova di capacità per la CPL(H).

L. Corso integrato CPL/IR — Dirigibili

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato CPL(As)/IR consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su dirigibili ed ottenere la CPL(As)/IR.
2. Un richiedente che desideri frequentare un corso integrato CPL(As)/IR deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Un richiedente può essere ammesso a un corso di addestramento come un allievo *ab-initio* o come un titolare di una PPL(As), PPL(A) o PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 ICAO. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(As), PPL(A) o PPL(H), gli verranno accreditate fino ad un massimo di:
 - (a) 10 ore, delle quali fino ad un massimo di 5 ore possono essere di istruzione in doppio; o
 - (b) 15 ore, delle quali fino ad un massimo di 7 ore possono essere di istruzione in doppio nel caso in cui sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su dirigibili.
4. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(As) e l'IR e l'abilitazione iniziale per tipo su dirigibili; e
 - (b) addestramento al volo a vista e strumentale.
5. Un richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL/IR(As) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e test di abilitazione alla prova di capacità per una licenza con privilegi inferiori e una abilitazione IR sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

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

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve includere almeno 80 ore in totale, inclusi tutti i test per valutare il progresso. Di queste 80 ore, il richiedente deve completare almeno:
 - (a) 60 ore di istruzione in doppio, comprendenti:
 - (i) 30 ore di istruzione a vista, che possono includere:
 - (1) 12 ore in un FFS per dirigibili, o
 - (2) 10 ore in un FTD per dirigibili, o
 - (3) 8 ore in un FNPT II/III per dirigibili, o

- (4) 8 ore in un velivolo, elicottero o TMG;
- (ii) 30 ore di istruzione strumentale, che possono includere:
 - (1) fino a 12 ore in un FFS per dirigibili o un FTD o un FNPT II/III, o
 - (2) 6 ore in almeno un FTD 1 per dirigibili o un FNPT I o in un velivolo.

Se il dirigibile utilizzato per l'addestramento in volo è di un tipo diverso dal simulatore FFS utilizzato per l'addestramento al volo a vista, il credito massimo viene limitato ad 8 ore.

- (b) 20 ore come pilota in comando, delle quali 5 ore possono essere effettuate come allievo pilota in comando. Devono essere effettuate almeno 14 ore di giorno come solista e 1 ora di volo notturno come solista;
- (c) 5 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 90 km (50 NM) durante il quale dovranno essere effettuati due atterraggi completi presso l'aeroporto di destinazione;
- (d) 5 ore di volo notturno su dirigibili, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio;
- (e) 30 ore di tempo strumentale in doppio comprendenti:
 - (i) 10 ore di istruzione strumentale basica; e
 - (ii) 20 ore di addestramento per l'abilitazione IR, delle quali almeno 10 ore devono essere effettuate su dirigibili plurimotore certificati per il volo in IFR.

PROVA DI CAPACITÀ

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi alla prova di capacità per la CPL(As) su un dirigibile plurimotore o monomotore e la prova di capacità per l'IR su un dirigibile plurimotore certificato per il volo in IFR.

M. Corso integrato CPL — Dirigibili

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato CPL(As) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(As).
2. Un richiedente che desideri frequentare un corso integrato CPL(As) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO.
3. Un richiedente può essere ammesso ad un corso di addestramento come un allievo *ab-initio* o come un titolare di una PPL(As), PPL(A) o PPL(H) rilasciata in conformità all'allegato 1 ICAO. Nel caso di un partecipante titolare di una PPL(As), PPL(A) o PPL(H), gli verranno accreditate fino ad un massimo di:
 - (a) 10 ore, delle quali fino ad un massimo di 5 ore possono essere di istruzione in doppio; o
 - (b) 15 ore, delle quali fino ad un massimo di 7 ore possono essere di istruzione in doppio nel caso in cui sia stata ottenuta l'abilitazione al volo notturno su dirigibili.

4. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(As); e
 - (b) addestramento al volo a vista e strumentale.
5. Un richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso CPL(As) può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e prove di capacità per una licenza con privilegi inferiori, sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

6. Un corso teorico approvato CPL(As) deve includere almeno 350 ore di istruzione o 200 ore nel caso in cui il richiedente sia il titolare di una PPL.

ESAME TEORICO

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve includere un totale di almeno 50 ore di volo, per includere tutti i test per valutare il progresso, delle quali un massimo di 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 50 ore in totale, il richiedente deve completare almeno:
 - (a) 30 ore di istruzione in doppio, delle quali un massimo di 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore;
 - (b) 20 ore come pilota in comando;
 - (c) 5 ore di volo di navigazione in doppio;
 - (d) 5 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 90 km (50 NM) durante il quale dovranno essere effettuati due atterraggi completi presso l'aeroporto di destinazione;
 - (e) 5 ore di volo notturno su dirigibili, di cui almeno 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio;
 - (f) 10 ore di istruzione strumentale in doppio, di cui almeno 5 ore in un dirigibile.

PROVA DI CAPACITÀ

9. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi alla prova di capacità per la CPL(As).

N. Corso modulare CPL — Dirigibili

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso modulare CPL(As) consiste nell'addestrare i titolari della PPL(As) al livello di professionalità necessario per il rilascio di una CPL(As).
2. Prima di iniziare un corso modulare CPL(As) il richiedente deve:
 - (a) possedere una PPL(As) rilasciata conformemente all'allegato 1 ICAO;

- (b) aver completato 200 ore di volo come pilota su dirigibili, delle quali almeno 100 ore come pilota in comando, delle quali 50 ore devono essere di navigazione.
- 3. Un richiedente che desideri frequentare un corso modulare CPL(As) deve completare tutte le fasi dell'addestramento di volo in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. Il corso di istruzione teorica può essere frequentato presso un'ATO che conduca solamente corsi d'istruzione teorica.
- 4. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la CPL(As); e
 - (b) addestramento al volo a vista e strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

- 5. Un corso teorico approvato CPL(As) deve includere almeno 250 ore di istruzione.

ESAME TEORICO

- 6. Un richiedente deve dimostrare di possedere un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati al titolare di una CPL(As).

ADDESTRAMENTO IN VOLO

- 7. Ai richiedenti non titolari di una abilitazione IR devono essere fornite almeno 20 ore di istruzione di volo in doppio, delle quali:
 - (a) 10 ore di istruzione di volo a vista, le quali possono comprendere 5 ore in un FFS per dirigibili o un FTD 2 o 3 o un FNPT II/III; e
 - (b) 10 ore di istruzione strumentale, le quali possono includere 5 ore in almeno un FTD 1 per dirigibili o un FNPT I o un velivolo.
- 8. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR(As) vengono accreditati in pieno ai fini del tempo di istruzione strumentale in doppio. I richiedenti titolari di una valida abilitazione IR in un'altra categoria di aeromobili devono completare almeno 5 ore del tempo di istruzione strumentale in doppio in un dirigibile.
- 9. Ai richiedenti non titolari di una abilitazione al volo notturno su dirigibili devono essere fornite almeno 5 ore di istruzione al volo notturno, di cui 3 ore di addestramento in doppio, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio.

ESPERIENZA

- 10. Il richiedente di una CPL(As) deve aver completato almeno 250 ore di volo su dirigibili, incluse 125 ore come pilota in comando, delle quali 50 ore di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 90 km (50 NM) durante il quale dovrà essere effettuato un atterraggio completo presso l'aeroporto di destinazione.

Le ore effettuate come pilota in comando su altre categorie di aeromobili possono essere considerate ai fini delle 185 ore di volo nei seguenti casi:

- (a) 30 ore su velivoli o elicotteri, se il richiedente possiede rispettivamente una PPL(A) o una PPL(H); o
- (b) 60 ore su velivoli o elicotteri, se il richiedente possiede rispettivamente una CPL(A) o una CPL(H); o

(c) 10 ore su TMG o alianti; o

(d) 10 ore su palloni liberi.

PROVA DI CAPACITÀ

11. In seguito al completamento dell'addestramento di volo e dell'esperienza corrispondente, il richiedente deve sottoporsi alla prova di capacità per la CPL(As).

APPENDICE 4

Prova di capacità per il rilascio di una CPL

A. Generalità

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

SVOLGIMENTO DEL TEST

4. Nel caso in cui il richiedente desideri terminare una prova di capacità per motivi considerati inadeguati dall'esaminatore di volo (FE), il richiedente dovrà ripetere l'intera prova di capacità. Nel caso in cui il test venga terminato per motivi considerati adeguati dall'esaminatore di volo, solamente le sezioni che non sono state completate verranno ripetute in un altro volo.
5. A discrezione dell'esaminatore di volo, il richiedente potrà ripetere una volta ciascuna delle manovre o procedure del test. L'esaminatore di volo può terminare il test in qualunque momento se ritiene che l'abilità di pilotaggio del richiedente necessiti un riesame completo.
6. Il richiedente verrà richiesto di pilotare l'aeromobile da una posizione nella quale può esercitare le funzioni di pilota in comando ed eseguire il test come se non ci fosse alcun altro membro dell'equipaggio. La responsabilità del volo verrà assegnata conformemente alle regole nazionali.
7. Il richiedente deve descrivere all'esaminatore di volo i controlli e i compiti effettuati, inclusa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere eseguiti in conformità alla lista dei controlli dell'aeromobile impiegato per effettuare il test. Durante la preparazione pre-volo per il test, il richiedente deve determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. Il calcolo delle prestazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio deve essere effettuato dall'allievo in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile impiegato per la prova.
8. L'esaminatore di volo non prende parte alle operazioni di volo se non quando il suo intervento sia reso necessario per ragioni di sicurezza o per evitare eccessivi ritardi ad altro traffico aereo.

B. Contenuto della prova di capacità per il rilascio di una CPL — Velivoli

1. Il velivolo utilizzato per effettuare la prova di capacità deve soddisfare i requisiti per i velivoli d'addestramento e deve essere certificato al trasporto di almeno 4 persone, con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.
2. La rotta da seguire deve essere scelta dall'esaminatore di volo e la destinazione deve essere un aeroporto controllato. Il richiedente deve essere responsabile per la pianificazione del volo e deve assicurare che tutto l'equipaggiamento e la documentazione necessari per l'esecuzione del volo siano a bordo. La durata del volo deve essere di almeno 90 minuti.
3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - (a) manovrare il velivolo nell'ambito delle sue limitazioni,
 - (b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione,
 - (c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio,
 - (d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche, e
 - (e) mantenere il controllo del velivolo in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

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

Altezza

volo normale ± 100 piedi

con avaria motore simulata ± 150 piedi

Prua/intercettazione di un radioaiuto $\pm 5^\circ$

Prua

volo normale $\pm 10^\circ$

con avaria motore simulata $\pm 15^\circ$

Velocità

decollo ed avvicinamento ± 5 nodi

in altre situazioni di volo ± 10 nodi

CONTENUTI DEL TEST

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

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

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA	
a	Operazioni pre-volo, incluso: pianificazione del volo, documentazione, determinazione della massa e centraggio, analisi delle condizioni meteorologiche e dei NOTAM
b	Controllo del velivolo e delle condizioni di manutenzione
c	Rullaggio e decollo
d	Considerazioni sulle prestazioni e trim
e	Procedure operative dell'aeroporto e circuiti di traffico
f	Procedure di partenza, regolazione dell'altimetro, prevenzione delle collisioni (sorveglianza dello spazio aereo circostante)
g	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
SEZIONE 2 — MANOVRE BASICHE DI VOLO	
a	Controllo del velivolo mediante riferimenti visivi esterni, compresi volo rettilineo orizzontale, salita, discesa, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Volo a velocità critiche basse, compreso il riconoscimento e l'uscita dallo stallo incipiente e completo
c	Virate, comprese virate in configurazione di atterraggio. Virate strette a 45°
d	Volo a velocità critiche alte, compreso il riconoscimento e l'uscita dalla spirale
e	Volo con riferimento alle sole indicazioni strumentali, incluso: (i) volo livellato, configurazione di crociera, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria (ii) virate in salita e discesa con 10°–30° di inclinazione laterale (iii) uscita da assetti inusuali (iv) volo con cruscotto ridotto
f	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

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

SEZIONE 5 — PROCEDURE ANORMALI E DI EMERGENZA	
Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4	
a	Avaria motore simulata dopo il decollo (ad altezza di sicurezza), simulazione di incendio a bordo
b	Malfunzionamento degli equipaggiamenti di bordo inclusa l'estensione del carrello di atterraggio con impianto alternato, avarie elettriche e dell'impianto dei freni
c	Atterraggio forzato (simulato)
d	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
e	Domande orali
SEZIONE 6 — VOLO ASIMMETRICO SIMULATO E VOCI PERTINENTI ALLA CLASSE O AL TIPO	
Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5	
a	Avaria motore simulata in decollo (ad altezza di sicurezza, salvo che non siano eseguite su un FFS)
b	Avvicinamento asimmetrico e riattaccata
c	Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo
d	Arresto del motore e riavvio
e	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
f	Ogni voce pertinente alla prova pratica per l'abilitazione alla classe o al tipo, come determinata dall'esaminatore di volo, incluso, se applicabile: (i) impianti di bordo, incluso l'utilizzo dell'autopilota (ii) utilizzo dell'impianto di pressurizzazione (iii) utilizzo del sistema di sghiacciamento e antighiacciamento

g	Domande orali
---	---------------

C. Contenuto della prova di capacità per il rilascio di una CPL — Elicotteri

1. L'elicottero utilizzato per la prova di capacità deve soddisfare i requisiti richiesti per gli elicotteri di addestramento.
2. L'area e la rotta per la prova sono scelte dall'esaminatore di volo e le operazioni a bassa quota e il volo stazionario devono essere effettuati presso un aeroporto/sito approvato. La rotta utilizzata per la sezione 3 può terminare all'aeroporto di partenza o presso un altro aeroporto e una delle destinazioni deve essere un aeroporto controllato. La prova di capacità può essere svolta in 2 voli. La durata totale del volo/dei voli deve essere di almeno 90 minuti.
3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - (a) manovrare l'elicottero nell'ambito delle sue limitazioni,
 - (b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - (c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - (d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e
 - (e) mantenere il controllo dell'elicottero in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

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

Altezza

volo normale ± 100 piedi

emergenza simulata ± 150 piedi

Prua/intercettazione di un radioaiuto $\pm 10^\circ$

Prua

volo normale $\pm 10^\circ$

emergenza simulata $\pm 15^\circ$

Velocità

decollo ed avvicinamento con plurimotore ± 5 nodi

in altre situazioni di volo ± 10 nodi

Spostamenti rispetto al suolo

decollo verticale da I.E.S. ± 3 piedi

atterraggio senza spostamenti laterali o all'indietro

CONTENUTI DEL TEST

5. Le voci della sezione 4 possono essere eseguite su un FNPT per elicotteri o su un FFS per elicotteri. L'uso delle liste di controllo dell'elicottero, l'abilità di pilotaggio,

il controllo dell'elicottero utilizzando riferimenti visivi esterni, le procedure antighiaccio e i principi della gestione della minaccia e dell'errore sono applicati in tutte le sezioni.

SEZIONE 1 — CONTROLLI PRE-VOLO/POST-VOLO E PROCEDURE	
a	Conoscenza dell'elicottero (per esempio del quaderno tecnico, combustibile, massa e centraggio, prestazioni), pianificazione del volo, documentazione, NOTAM, condizioni meteorologiche
b	Ispezione pre-volo/azione, posizione delle parti e scopo
c	Ispezione della cabina di pilotaggio, procedura di avviamento
d	Controlli degli apparati di comunicazione e navigazione, selezione e regolazione delle frequenze
e	Procedura pre-decollo, procedura R/T, contatti e conformità con l'ATC
f	Parcheggio, spegnimento e procedura post-volo
SEZIONE 2 — Manovre in volo stazionario, manovre avanzate e in aree ristrette	
a	Decollo ed atterraggio
b	Rullaggio, rullaggio in aria
c	Volo stazionario con vento frontale/al traverso/in coda
d	Rotazioni in volo stazionario di 360° a sinistra e a destra (rotazioni sul posto)
e	Volo stazionario con spostamenti in avanti, laterali e indietro
f	Avaria simulata del motore da volo stazionario
g	Arresti rapidi nel vento e sottovento
h	Decolli ed atterraggi da/su terreni inclinati/siti non preparati
i	Decolli (vari profili)
j	Decollo con vento al traverso e sottovento (se possibile)
k	Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulato)
l	Avvicinamenti (vari profili)
m	Decollo ed atterraggio con potenza limitata
n	Autorotazioni (l'esaminatore di volo ne seleziona due tra: basica, distanza, bassa velocità e virate a 360°)

o	Atterraggio in autorotazione
p	Atterraggio forzato con recupero di potenza
q	Controlli della potenza, tecniche di ricognizione, tecniche di avvicinamento e partenza
SEZIONE 3 — NAVIGAZIONE — PROCEDURE IN ROTTA	
a	Navigazione ed orientamento a varie altitudini/altezze, lettura della carta geografica
b	Altitudine/altezza, velocità, controllo della prua, controllo dello spazio aereo circostante, regolazione dell'altimetro
c	Controllo della progressione del volo, libretto di volo, carburante usato, autonomia, ETA, individuazione degli errori di rotta e recupero della rotta, controllo degli strumenti
d	Osservazione delle condizioni meteo, pianificazione del dirottamento
e	Rotta, individuazione della posizione (NDB e/o VOR), individuazione delle radio assistenze
f	Contatti con l'ATC e rispetto dei regolamenti, ecc.
SEZIONE 4 — MANOVRE E PROCEDURE DI VOLO CON USO ESCLUSIVO DEGLI STRUMENTI	
a	Volo livellato, controllo della prua, altitudine/altezza e velocità
b	Virate livellate con rateo 1 costante di velocità angolare, con uscita su prue determinate, per 180/360° a sinistra e a destra
c	Salita e discesa, incluse virate con rateo 1 costante di velocità angolare, con uscita su prue determinate
d	Uscita da assetti inusuali
e	Virate con 30° di inclinazione, virando fino a 90° a sinistra e a destra
SEZIONE 5 — Procedure anormali e d'emergenza (se possibile simulate)	
Nota (1): Nel caso in cui il test sia condotto su un elicottero plurimotore, il test deve includere un'avaria motore simulata, compreso un avvicinamento ed atterraggio con motore singolo.	
Nota (2): L'esaminatore di volo deve selezionare 4 delle seguenti voci:	
a	Malfunzionamenti ai motori, compreso avaria al regolatore di giri (governor), ghiacciamento del carburatore/motore, sistema lubrificante, se del caso
b	Avaria all'impianto combustibile
c	Avaria all'impianto elettrico

d	Avaria all'impianto idraulico, compreso avvicinamento ed atterraggio senza l'impianto idraulico, ove applicabile
e	Avaria al sistema rotore principale e/o rotore di coda (su FFS o solamente discussione)
f	Simulazione di incendio, compreso il controllo e rimozione del fumo, ove applicabile
g	Altre procedure anormali e di emergenza come descritto nel relativo manuale di volo, incluso per elicotteri plurimotore: avaria motore simulata durante il decollo: interruzione del decollo al o prima del punto di decisione al decollo (TDP) o atterraggio forzato in sicurezza al o prima del punto definito dopo il decollo (DPATO), subito dopo il TDP o il DPATO. Atterraggio con avaria motore simulata: atterraggio o riattaccata a seguito di un'avaria motore prima del punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o del DPBL, a seguito dell'avaria motore dopo il LDP o atterraggio forzato in sicurezza dopo il DPBL.

D. Contenuto della prova di capacità per il rilascio di una CPL — Dirigibili

1. Il dirigibile utilizzato per la prova di capacità deve soddisfare i requisiti richiesti per i dirigibili di addestramento.
2. L'area e la rotta per la prova sono scelte dall'esaminatore di volo. La rotta utilizzata per la sezione 3 può terminare all'aeroporto di partenza o presso un altro aeroporto e una delle destinazioni deve essere un aeroporto controllato. La prova di capacità può essere svolta in 2 voli. La durata totale del volo/dei voli deve essere di almeno 60 minuti.
3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - (a) manovrare il dirigibile nell'ambito delle sue limitazioni;
 - (b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - (c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - (d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e
 - (e) mantenere il controllo del dirigibile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

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

Altezza

 volo normale ± 100 piedi

 emergenza simulata ± 150 piedi

Prua/intercettazione di un radioaiuto $\pm 10^\circ$

Prua

volo normale $\pm 10^\circ$

emergenza simulata $\pm 15^\circ$

CONTENUTI DEL TEST

5. Le voci delle sezioni 5 e 6 possono essere eseguite su un FNPT per dirigibili o su un FFS per dirigibili. L'uso delle liste di controllo del dirigibile, l'abilità di pilotaggio, il controllo del dirigibile utilizzando riferimenti visivi esterni, le procedure antighiaccio e i principi della gestione della minaccia e dell'errore sono applicati in tutte le sezioni.

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA	
a	Operazioni pre-volo, incluso: pianificazione del volo, documentazione, determinazione della massa e centraggio, analisi delle condizioni meteorologiche, NOTAM
b	Controllo del dirigibile e delle condizioni di manutenzione
c	Procedura di disormeggio, manovre al suolo e decollo
d	Considerazioni sulle prestazioni e trim
e	Procedure operative dell'aeroporto e circuiti di traffico
f	Procedure di partenza, regolazione dell'altimetro, prevenzione delle collisioni (sorveglianza dello spazio aereo circostante)
g	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
SEZIONE 2 — MANOVRE BASICHE DI VOLO	
a	Controllo del dirigibile mediante riferimenti visivi esterni, compresi volo rettilineo orizzontale, salita, discesa, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Volo all'altezza di pressione
c	Virate
d	Discese e salite ripide

e	Volo con riferimento alle sole indicazioni strumentali, incluso: (i) volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria (ii) virate in salita e discesa (iii) uscita da assetti inusuali (iv) volo con cruscotto ridotto
f	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
SEZIONE 3 — PROCEDURE IN ROTTA	
a	Controllo del dirigibile mediante riferimenti visivi esterni, considerazioni sulla distanza/autonomia
b	Orientamento, lettura della carta
c	Altitudine, velocità, controllo della prua, sorveglianza dello spazio aereo circostante
d	Regolazione dell'altimetro, contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
e	Sorveglianza dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, individuazione degli errori di rotta e recupero della rotta
f	Osservazione delle condizioni meteo, individuazione delle tendenze, pianificazione del dirottamento
g	Percorso, individuazione della posizione (NDB o VOR), individuazione degli aiuti alla navigazione (volo strumentale). Applicazione del piano di dirottamento all'aeroporto alternato (volo a vista)
SEZIONE 4 — PROCEDURE DI AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO	
a	Procedure d'arrivo, regolazione dell'altimetro, controlli, sorveglianza dello spazio aereo circostante
b	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
c	Riattaccata da bassa altezza
d	Atterraggio normale

e	Atterraggio su campo corto
f	Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo (solo monomotore)
g	Atterraggio con flap retratto
h	Operazioni post-volo
SEZIONE 5 — PROCEDURE ANORMALI E DI EMERGENZA	
Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4	
a	Avaria motore simulata dopo il decollo (ad altezza di sicurezza), simulazione di incendio a bordo
b	Malfunzionamento degli equipaggiamenti di bordo
c	Atterraggio forzato (simulato)
d	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
e	Domande orali
SEZIONE 6 — VOCI PERTINENTI ALLA CLASSE O AL TIPO	
Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5	
a	Avaria motore simulata in decollo (ad altezza di sicurezza, salvo che non siano eseguite su un FFS)
b	Avvicinamento e riattaccata con avaria motore/motori
c	Avvicinamento e atterraggio completo con avaria motore/motori
d	Avaria al sistema di pressurizzazione del pallone
e	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

f	Ogni voce pertinente alla prova pratica per l'abilitazione alla classe o al tipo, come determinata dall'esaminatore di volo, incluso, se applicabile: (i) sistemi del dirigibile (ii) utilizzo dell'impianto di pressurizzazione del pallone
g	Domande orali

APPENDICE 5

Corso di addestramento integrato MPL

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso integrato MPL consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare come copilota su velivoli per il trasporto aereo plurimotore a turbina ad equipaggio plurimo in condizioni VFR e IFR ed ottenere una licenza MPL.
2. L'autorizzazione per un corso di addestramento MPL deve essere data solamente a un'ATO che sia parte di un operatore di trasporto aereo commerciale certificato conformemente alla parte MS e ai requisiti per le operazioni di volo applicabili o che abbia un accordo specifico con un operatore del genere. La licenza viene ristretta a quell'operatore specifico fino al completamento del corso di conversione per l'operatore di linea.
3. Un richiedente che desideri frequentare un corso integrato MPL deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo presso un'ATO. L'addestramento deve essere basato sulla competenza e condotto in un ambiente operativo ad equipaggio plurimo.
4. Verranno ammessi al corso solamente i richiedenti *ab-initio*.
5. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per la ATPL(A);
 - (b) addestramento al volo a vista e strumentale;
 - (c) addestramento in MCC per velivoli ad equipaggio plurimo; e
 - (d) addestramento all'abilitazione per tipo.
6. Un richiedente che non superi o non sia in grado di completare l'intero corso MPL può richiedere all'autorità competente di sottoporsi ad esami teorici e prove di capacità per una licenza con privilegi inferiori e una abilitazione IR sempre che i requisiti corrispondenti siano soddisfatti.

CONOSCENZE TEORICHE

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

8. L'addestramento in volo deve comprendere almeno 240 ore in totale, composte da ore come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF), in voli reali e simulati. L'addestramento deve includere le seguenti 4 fasi dell'addestramento:
 - (a) Fase 1 — Addestramento primario per l'abilità di pilotaggio
Addestramento basico specifico in un velivolo ad equipaggio singolo.
 - (b) Fase 2 — Basico
Introduzione alle operazioni ad equipaggio plurimo e al volo strumentale.
 - (c) Fase 3 — Intermedio

Applicazione delle operazioni ad equipaggio plurimo ad un velivolo plurimotore a turbina certificato come velivolo ad alte prestazioni conformemente alla parte 21.

(d) Fase 4 — Avanzato

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

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

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

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

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

LIVELLO DI VALUTAZIONE

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

UNITÀ DI COMPETENZA

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

- (6) eseguire la discesa;
- (7) eseguire l'avvicinamento;
- (8) eseguire l'atterraggio; e
- (9) eseguire le operazioni a seguito dell'atterraggio e post-volo.

VOLO SIMULATO

14. Requisiti minimi per i FSTD:

(a) Fase 1 - Addestramento primario per l'abilità di pilotaggio

Addestramento elettronico e dispositivi «*part tasking*» approvati dall'autorità competente con le seguenti caratteristiche:

- utilizzare degli accessori oltre a quelli normalmente associati ai computer, quali le riproduzioni funzionali di un quadrante manette, di un sidestick o una tastiera FMS; e
- utilizzare attività psicomotorie con l'applicazione appropriata della forza e tempismo delle risposte.

(b) Fase 2 - Basico

Un FNPT II MCC che rappresenti un velivolo generico plurimotore a turbina.

(c) Fase 3 - Intermedio

Un FSTD che rappresenti un velivolo plurimotore a turbina che richiede di essere operato con un copilota e qualificato ad uno standard equivalente al livello B, che includa inoltre:

- un sistema visivo con luce diurna/crepuscolare/notturna con un campo di vista minimo collimato e continuo che fornisca ad ogni pilota un campo di vista orizzontale di 180° e verticale di 40°, e
- simulazione dell'ambiente ATC.

(d) Fase 4 — Avanzato

Un FFS che sia pienamente equivalente al livello D o livello C con un sistema visivo con luce diurna avanzato, inclusa la simulazione dell'ambiente ATC.

APPENDICE 6

Corso di addestramento modulare per l'abilitazione IR

A. IR(A) — Corso di addestramento in volo modulare

GENERALITÀ

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

- (a) Modulo volo strumentale basico

Questo modulo include 10 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali fino a 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un BITD, FNPT I o II, o in un FFS. In seguito al completamento del modulo volo strumentale basico, il candidato riceve un certificato attestante il completamento del corso.

- (b) Modulo volo strumentale procedurale

Questo modulo include la rimanente parte del programma di addestramento per l'abilitazione IR(A), 40 ore di istruzione di volo strumentale su monomotore o 45 ore su plurimotore e il corso teorico per l'abilitazione IR(A).

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

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

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

CONOSCENZE TEORICHE

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

7. Un corso per l'abilitazione IR(A) su monomotore deve includere almeno 50 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali fino a 20 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 35 ore in un FFS o FNPT II. Un massimo di 10 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I.
8. Un corso per l'abilitazione IR(A) su plurimotore deve includere almeno 55 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali fino a 25 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 40 ore in un FFS o FNPT II. Un massimo di 10 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I. La rimanente parte dell'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 15 ore in velivoli plurimotore.
9. Il titolare di una abilitazione IR(A) che possiede anche una abilitazione per classe o per tipo su plurimotore e che desidera ottenere una abilitazione IR(A) su plurimotore per la prima volta, deve completare un corso presso un'ATO che includa almeno 5 ore di istruzione di volo strumentale in velivoli plurimotore, delle quali 3 ore possono essere effettuate in un FFS o FNPT II.
- 10.1 L'ammontare totale dell'addestramento richiesto ai paragrafi 7 e 8 di cui sopra può essere ridotto di 10 ore per il titolare di una CPL(A) o di un certificato di completamento del modulo volo strumentale basico.
- 10.2 L'ammontare totale dell'addestramento richiesto ai paragrafi 7 e 8 di cui sopra può essere ridotto di 10 ore per il titolare di una abilitazione IR(H).
- 10.3 Il totale dell'istruzione di volo strumentale su velivolo deve soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 7 o 8, ove applicabile.
11. Le esercitazioni di volo fino al test di abilitazione per l'IR(A) devono includere:
 - (a) modulo volo strumentale basico: procedure e manovre per il volo strumentale basico che includano almeno:
 - (i) volo strumentale basico senza riferimenti visivi esterni:
 - volo orizzontale,
 - salita,
 - discesa,
 - virate in volo livellato, in salita, in discesa;
 - (ii) circuito strumentale;
 - (iii) virata stretta;
 - (iv) radionavigazione;
 - (v) uscita da assetti inusuali;
 - (vi) cruscotto ridotto;
 - (vii) riconoscimento ed uscita dallo stallo incipiente e completo;
 - (b) modulo volo strumentale procedurale:
 - (i) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;

- (ii) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:
 - la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,
 - partenze ed arrivi strumentali standard,
 - procedure IFR in rotta,
 - procedure di attesa,
 - avvicinamenti strumentali con minimi specificati,
 - procedure di mancato avvicinamento,
 - atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;
- (iii) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;
- (iv) se richiesto, utilizzo di un velivolo plurimotore nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso l'utilizzo del velivolo con riferimento solamente agli strumenti con la simulazione di un motore inoperativo e arresto e riavvio del motore (quest'ultima esercitazione deve essere svolta ad una altitudine di sicurezza a meno che venga svolta in un FFS o FNPT II).

B. IR(H) — Corso modulare di addestramento in volo

1. Lo scopo del corso modulare di addestramento in volo IR(H) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su elicotteri secondo le regole IFR e in condizioni IMC.
2. Il richiedente di un corso modulare IR(H) deve possedere una licenza PPL(H) con l'abilitazione al volo notturno, o una CPL(H) o una ATPL(H). Prima dell'inizio della fase di istruzione sull'aeromobile del corso IR(H), il richiedente deve possedere l'abilitazione per tipo sull'elicottero utilizzato per la prova di capacità IR(H) o deve aver completato un addestramento approvato per l'abilitazione per tipo su quel tipo. Il richiedente deve possedere un certificato di completamento soddisfacente della MCC nel caso in cui la prova di capacità deve essere eseguito in condizioni di equipaggio plurimo.
3. Il richiedente che desidera frequentare un corso modulare IR(H) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo approvato.
4. Il corso di istruzione teorica deve essere completato in un periodo di 18 mesi. L'istruzione di volo e la prova di capacità devono essere completati entro il periodo di validità del superamento degli esami teorici.
5. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per l'IR;
 - (b) istruzione di volo strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

7. Un corso IR(H) su monomotore deve includere almeno 50 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali.

- (a) fino a 20 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I (H) o (A). Queste 20 ore di istruzione in un FNPT I (H) o (A) possono essere sostituite da 20 ore di istruzione per IR(H) in un velivolo che sia approvato ai fini di questo corso; o
 - (b) fino a 35 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FTD 2/3 per elicotteri, un FNPT II/III o un FFS.
L'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 10 ore su elicotteri certificati per il volo in IFR.
8. Un corso IR(H) su plurimotore deve includere almeno 55 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali:
- (a) fino a 20 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I (H) o (A). Queste 20 ore di istruzione in un FNPT I (H) o (A) possono essere sostituite da 20 ore di istruzione per IR(H) in un velivolo che sia approvato ai fini di questo corso, o
 - (b) fino a 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FTD 2/3 per elicotteri, un FNPT II/III o un FFS.
L'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 10 ore su elicotteri plurimotore certificati per il volo in IFR.
- 9.1 Il numero delle ore di istruzione teorica per i titolari di una licenza ATPL(H) viene ridotto di 50 ore.
- 9.2 L'ammontare dell'addestramento richiesto può essere ridotto di 10 ore per il titolare di una abilitazione IR(A).
10. Le esercitazioni di volo fino alla prova di capacità per l'IR(H) devono includere:
- (a) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;
 - (b) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:
 - (i) la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,
 - (ii) partenze ed arrivi strumentali standard,
 - (iii) procedure IFR in rotta,
 - (iv) procedure di attesa,
 - (v) avvicinamenti strumentali con minimi specificati,
 - (vi) procedure di mancato avvicinamento,
 - (vii) atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;
 - (c) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;
 - (d) se richiesto, utilizzo di un elicottero plurimotore nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso l'utilizzo dell'elicottero con riferimento solamente agli strumenti con la simulazione di un motore inoperativo e arresto e riavvio del motore (quest'ultima esercitazione deve essere svolta in un FFS o FNPT II o FTD 2/3).

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

GENERALITÀ

1. Lo scopo del corso modulare di addestramento in volo IR(As) consiste nell'addestrare i piloti al livello di professionalità necessario per poter operare su dirigibili secondo le regole IFR e in condizioni IMC. Il corso consiste di due moduli, i quali possono essere frequentati separatamente o in combinazione:
 - (a) Modulo volo strumentale basico
Questo modulo include 10 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali fino a 5 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un BITD, FNPT I o II, o in un FFS. In seguito al completamento del modulo volo strumentale basico, il candidato riceve un certificato attestante il completamento del corso.
 - (b) Modulo volo strumentale procedurale
Questo modulo include la rimanente parte del programma di addestramento per l'abilitazione IR(As), 25 ore di istruzione di volo strumentale e il corso teorico per l'abilitazione IR(As).
2. Il richiedente di un corso modulare IR(As) deve possedere una licenza PPL(As), compresi i privilegi per il volo notturno, o una licenza CPL(As). Il richiedente di un modulo volo strumentale procedurale che non possieda una licenza CPL(As) deve possedere un certificato di completamento del corso per il modulo volo strumentale basico.
3. Il richiedente che desideri frequentare il modulo volo strumentale procedurale di un corso modulare IR(As) deve completare tutte le fasi dell'insegnamento in un corso di addestramento continuo approvato. Prima di iniziare il modulo volo strumentale procedurale, l'ATO deve assicurare la competenza del richiedente in materia di abilità al volo strumentale basico. L'addestramento di aggiornamento deve essere fornito come richiesto.
4. Il corso di istruzione teorica deve essere completato in un periodo di 18 mesi. Il modulo volo strumentale procedurale e la prova di capacità devono essere completati entro il periodo di validità del superamento degli esami teorici.
5. Il corso dovrà includere:
 - (a) istruzione teorica al livello richiesto per l'IR;
 - (b) istruzione di volo strumentale.

CONOSCENZE TEORICHE

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

ADDESTRAMENTO IN VOLO

7. Un corso per l'abilitazione IR(As) deve includere almeno 35 ore di istruzione di volo strumentale, delle quali fino a 15 ore possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o fino a 20 ore in un FFS o FNPT II. Un massimo di 5 ore di FNPT II o di tempo strumentale su simulatore FFS possono essere condotte in un FNPT I.
8. L'ammontare totale dell'addestramento richiesto al paragrafo 7 di cui sopra può essere ridotto di 10 ore per il titolare di una licenza CPL(As) o di un certificato di

completamento del modulo volo strumentale basico. Il totale dell'istruzione di volo strumentale su dirigibile deve soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 7.

9. Nel caso in cui il richiedente sia il titolare di una abilitazione IR in un'altra categoria di aeromobili, l'ammontare totale dell'istruzione di volo su dirigibili richiesta può essere ridotta di 10 ore.
10. Le esercitazioni di volo fino alla prova di capacità per l'IR(As) devono includere:
 - (a) modulo volo strumentale basico:

procedure e manovre per il volo strumentale basico che includano almeno:

 - (i) volo strumentale basico senza riferimenti visivi esterni:
 - volo orizzontale,
 - salita,
 - discesa,
 - virate in volo livellato, in salita, in discesa;
 - (ii) circuito strumentale;
 - (iii) radionavigazione;
 - (iv) uscita da assetti inusuali;
 - (v) cruscotto ridotto;
 - (b) modulo volo strumentale procedurale:
 - (i) procedure pre-volo per voli IFR, compreso l'utilizzo del manuale di volo e dei documenti relativi ai servizi del traffico aereo durante la preparazione di un piano di volo IFR;
 - (ii) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:
 - la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,
 - partenze ed arrivi strumentali standard,
 - procedure IFR in rotta,
 - procedure di attesa,
 - avvicinamenti strumentali con minimi specificati,
 - procedure di mancato avvicinamento,
 - atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista;
 - (iii) manovre in volo e caratteristiche di volo particolari;
 - (iv) utilizzo di un dirigibile nelle esercitazioni precedentemente descritte, compreso l'utilizzo del dirigibile con riferimento solamente agli strumenti con la simulazione di un motore inoperativo e arresto e riavvio del motore (quest'ultima esercitazione deve essere svolta ad una altitudine di sicurezza a meno che venga svolta in un FFS o FNPT II).

APPENDICE 7

PROVA DI CAPACITÀ IR

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

SVOLGIMENTO DEL TEST

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

per effettuare il test. Durante la preparazione pre-volo per il test, il richiedente deve determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. Il calcolo delle prestazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio deve essere effettuato dall'allievo in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile impiegato per la prova.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

10. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - (a) manovrare l'aeromobile nell'ambito delle sue limitazioni;
 - (b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - (c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - (d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche; e
 - (e) mantenere il controllo dell'aeromobile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai seri dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra.
11. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni dell'aeromobile utilizzato.

Altezza

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

Mantenimento della rotta

rilevamento radio $\pm 5^\circ$
 avvicinamento di precisione mezzo punto di deflessione, azimuth e sentiero di discesa

Prua

con tutti i motori operativi $\pm 5^\circ$
 con avaria motore simulata $\pm 10^\circ$

Velocità

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

CONTENUTI DEL TEST

Velivoli

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA

L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, le procedure di antighiaccio/sghiaccio, ecc., sono applicate in tutte le sezioni.

a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda il calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
---	--

b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano di volo IFR
d	Ispezione pre-volo
e	Minimi meteorologici
f	Rullaggio
g	Istruzioni pre-decollo, decollo
h°	Transizione al volo strumentale
i°	Procedure per la partenza strumentale, regolazione degli altimetri
j°	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO°	
a	Controllo del velivolo con riferimento ai soli strumenti, incluso: volo livellato a varie velocità, trim
b	Virate in salita e discesa a rateo 1 costante di velocità angolare
c	Manovra di rimessa da assetti inusuali, incluse virate continue a 45° di inclinazione e virate accentuate in discesa
d*	Manovra di uscita dall'avvicinamento allo stallo in volo livellato, in virate in salita/discesa e in configurazione di atterraggio — applicabile solamente a velivoli
e	Cruscotto ridotto: salite o discese stabilizzate, virate livellate con rateo 1 di velocità angolare e uscita su prue determinate, manovre di uscita da assetti inusuali — applicabile solamente a velivoli
SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA°	
a	Intercettazione e mantenimento della rotta, p.e. NDB, VOR, RNAV

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

SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE°

a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, controllo nominativi
b	Procedure di arrivo, regolazione dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d+	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h+	Manovra di riattaccata
i+	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

SEZIONE 6 — VOLO CON AVARIA AD UN MOTORE (solamente velivoli plurimotore)°

a	Avaria ad un motore simulata dopo il decollo o in riattaccata
b	Avvicinamento, riattaccata e mancato avvicinamento procedurale con un motore in avaria
c	Avvicinamento e atterraggio con un motore in avaria
d	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

* Possono essere effettuate in un FFS, FTD 2/3 o FNPT II.

+ Possono essere incluse nella sezione 4 o sezione 5.

° Devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti.

Elicotteri

SEZIONE 1 — PARTENZA

L'uso della lista dei controlli, l'abilità di pilotaggio, le procedure di antighiaccio/sghiaccio, ecc., sono applicate in tutte le sezioni.

a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda il calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano di volo IFR
d	Ispezione pre-volo
e	Minimi meteorologici
f	Rullaggio/rullaggio in aria in conformità con le istruzioni dell'ATC o dell'istruttore
g	Istruzioni pre-decollo, procedure e controlli
h	Transizione al volo strumentale
i	Procedure per la partenza strumentale

SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO

a	Controllo dell'elicottero con riferimento ai soli strumenti, incluso:
b	Virate in salita e discesa a rateo 1 costante di velocità angolare
c	Manovra di uscita da assetti inusuali, incluse virate continue a 30° di inclinazione e virate accentuate in discesa

SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA

a	Intercettazione e mantenimento della rotta, p.e. NDB, VOR, RNAV
b	Uso dei radioaiuti
c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza

d	Regolazione degli altimetri
e	Controllo e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)
f	Controllo dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, gestione degli impianti di bordo
g	Procedure di protezione dal ghiaccio, simulate se necessario e ove applicabile
h	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
SEZIONE 4 — AVVICINAMENTI DI PRECISIONE	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, controllo nominativi
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d*	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
h*	Manovra di riattaccata
i*	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
* da eseguirsi nella sezione 4 o sezione 5.	
SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, controllo nominativi

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

Dirigibili

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA

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

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

SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO

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

SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA

a	Intercettazione e mantenimento della rotta, p.e. NDB, VOR, RNAV
b	Uso dei radioaiuti
c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza, tecnica di regolazione del trim
d	Regolazione degli altimetri
e	Controllo e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)
f	Controllo dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, gestione degli impianti di bordo
g	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T
SEZIONE 4 — AVVICINAMENTI DI PRECISIONE	
a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, controllo nominativi
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d+	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure d'avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Avvicinamento stabilizzato (controllo di altitudine, velocità e prua)
h+	Manovra di riattaccata
i+	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

SEZIONE 5 — AVVICINAMENTI NON DI PRECISIONE

a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, controllo nominativi
b	Procedure di arrivo, regolazione dell'altimetro
c	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, avvicinamento e atterraggio
d+	Procedure di attesa
e	Conformità alle procedure d'avvicinamento pubblicate
f	Controllo dei tempi in avvicinamento
g	Avvicinamento stabilizzato (controllo di altitudine, velocità e prua)
h ⁺	Manovra di riattaccata
i+	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
j	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

SEZIONE 6 — VOLO CON AVARIA AD UN MOTORE

Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5. La prova deve riguardare il controllo del dirigibile, l'identificazione del motore in avaria, le azioni immediate, le azioni a seguire, i controlli e l'accuratezza del volo, nelle seguenti situazioni:

a	Avaria ad un motore simulata dopo il decollo o in riattaccata
b	Avvicinamento e riattaccata procedurale con un motore in avaria
c	Avvicinamento e atterraggio, procedura di mancato avvicinamento, con un motore in avaria
d	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

+ Possono essere incluse nella sezione 4 o sezione 5.

APPENDICE 8

ACCREDITAMENTO TRASVERSALE DELLA PARTE IR DEI CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DI UNA ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO

A. Velivoli

Il credito viene riconosciuto solamente nel caso in cui il titolare stia rinnovando i privilegi IR per velivoli monomotore e plurimotore ad equipaggio singolo, se del caso.

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

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

B. Elicotteri

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

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

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

APPENDICE 9

ADDESTRAMENTO, PROVE DI CAPACITÀ E CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ PER MPL, ATPL, ABILITAZIONI PER TIPO E PER CLASSE E CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ PER IR

A. Generalità

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

CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO, PROVE DI CAPACITÀ/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

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

SVOLGIMENTO DEL TEST/DEI CONTROLLI

6. L'esaminatore può scegliere tra diversi scenari della prova di capacità o controlli di professionalità contenenti operazioni simulate rilevanti, sviluppate e approvate dall'autorità competente. Dovranno essere utilizzati simulatori completi del volo e altri dispositivi di addestramento se disponibili, ovunque siano situati, così come stabilito in questa parte. La durata del test/dei controlli deve essere di almeno:
 - (a) 120 minuti per MPL, ATPL, abilitazioni per tipo ad equipaggio plurimo e abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo; e
 - (b) 60 minuti per l'IR e le abilitazioni per classe o per tipo ad equipaggio singolo.
7. Durante i controlli di professionalità, l'esaminatore deve verificare che il titolare dell'abilitazione per classe o per tipo mantenga un livello adeguato di conoscenza teorica.
8. Nel caso in cui il richiedente desideri terminare una prova di capacità per motivi considerati inadeguati dall'esaminatore, il richiedente dovrà ripetere l'intera prova di capacità. Nel caso in cui il test venga terminato per motivi considerati adeguati dall'esaminatore, solamente le sezioni che non sono state completate verranno ripetute in un altro volo.
9. A discrezione dell'esaminatore, il richiedente potrà ripetere una volta ciascuna delle manovre o procedure del test. L'esaminatore può terminare il test in qualunque momento se ritiene che l'abilità di pilotaggio del richiedente necessiti un riesame completo.
10. Al richiedente verrà richiesto di pilotare l'aeromobile da una posizione nella quale può esercitare le funzioni di pilota in comando o copilota, come applicabile, ed eseguire il test come se non ci fosse alcun altro membro dell'equipaggio, nel caso in cui il test o i controlli siano svolti in condizioni di equipaggio simbolo. La responsabilità del volo verrà assegnata conformemente alle regole nazionali.
11. Durante la preparazione pre-volo per il test, il richiedente deve determinare i valori delle potenze da impiegare e le relative velocità. Il richiedente deve descrivere all'esaminatore i controlli e i compiti effettuati, inclusa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere eseguiti in conformità alla lista dei controlli dell'aeromobile impiegato per effettuare il test e, se applicabile, al concetto MCC. Il calcolo delle prestazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio deve essere effettuato dall'allievo in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile impiegato per la prova. Le altezze/altitudine di decisione, le altezze/altitudini minime di discesa ed il punto di mancato avvicinamento devono essere concordate con l'esaminatore.
12. L'esaminatore non prende parte alle operazioni di volo se non quando il suo intervento sia reso necessario per ragioni di sicurezza o per evitare eccessivi ritardi ad altro traffico aereo.

REQUISITI SPECIFICI PER LA PROVA DI CAPACITÀ/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ PER LE ABILITAZIONI PER TIPO SU AEROMOBILI AD EQUIPAGGIO PLURIMO, PER LE ABILITAZIONI PER TIPO SU VELIVOLI AD EQUIPAGGIO SINGOLO, QUANDO UTILIZZATI IN OPERAZIONI AD EQUIPAGGIO PLURIMO, PER MPL E ATPL

13. La prova di capacità per un aeromobile ad equipaggio plurimo o un velivolo ad equipaggio singolo quando utilizzato in operazioni ad equipaggio plurimo deve

essere svolto in un ambiente ad equipaggio plurimo. Un altro richiedente o un altro pilota qualificato e abilitato al tipo possono operare come secondo pilota. Se viene utilizzato un aeromobile, il secondo pilota deve essere l'esaminatore o un istruttore.

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

B. Requisiti specifici per la categoria velivoli

PUNTEGGIO MINIMO

1. Nel caso di velivoli ad equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, il richiedente deve superare tutte le sezioni della prova di capacità o dei controlli di professionalità. Il non superamento di una parte di una sezione comporta il non superamento di tutta la sezione. Il non superamento di più di una sezione comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di una sezione soltanto, il richiedente dovrà ripetere quella sezione. Il non superamento di una sezione del riesame o dei nuovi controlli, incluse le sezioni che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. Per

velivoli plurimotore ad equipaggio singolo, la sezione 6 del corrispondente test o controlli riguardante il volo asimmetrico deve essere superata.

2. Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo e equipaggio plurimo, il richiedente deve superare tutte le sezioni della prova di capacità o dei controlli di professionalità. Il non superamento di più di 5 voci comporta la necessità di ripetere l'intero test o tutti i controlli. Nel caso del non superamento di 5 voci o meno, il richiedente dovrà ripetere quelle voci. Il non superamento di una voce del riesame o dei nuovi controlli, incluse le voci che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per il richiedente di ripetere l'intero test o controlli. La sezione 6 non è inclusa nella prova di capacità per la licenza ATPL o MPL. Nel caso in cui il richiedente non superi o non tenti la sezione 6 soltanto, l'abilitazione per tipo viene rilasciata senza i privilegi CAT II o CAT III. Al fine di estendere i privilegi dell'abilitazione per tipo alla CAT II o CAT III, il richiedente deve superare la sezione 6 sul corrispondente tipo di aeromobile.

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

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

Altezza

generalmente ± 100 piedi

inizio della riattaccata all'altezza di decisione $+ 50$ piedi/ -0 piedi

altezza/altitudine minima di discesa $+ 50$ piedi/ -0 piedi

Mantenimento della rotta

rilevamento radio $\pm 5^\circ$

avvicinamento di precisione mezzo punto di deflessione, azimuth e sentiero di discesa

Prua

con tutti i motori operativi $\pm 5^\circ$

con avaria motore simulata $\pm 10^\circ$

Velocità

con tutti i motori operativi ± 5 nodi

con avaria motore simulata $+10$ nodi/ -5 nodi

CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/PROVA DI CAPACITÀ/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

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

(a) I seguenti simboli significano:

P= Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF)

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

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

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

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

A =Velivolo

FFS =Simulatore completo del volo

FTD =Dispositivo di addestramento al volo (incluso FNPT II per abilitazione per classe ME)

(c) Le voci con l'asterisco (*) della sezione 3B e, per i plurimotore, della sezione 6, devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti nel caso in cui la prova di capacità o i controlli di professionalità includano il rinnovo/ripristino di una abilitazione IR. Se le voci con l'asterisco (*) non sono effettuate con il solo riferimento agli strumenti durante la prova di capacità o i controlli di professionalità e nel caso in cui non ci sia alcun credito di privilegi IR, l'abilitazione per classe o per tipo viene limitata solamente al VFR.

(d) La sezione 3A viene completata ai fini del rinnovo di una abilitazione per tipo o per classe per plurimotore, solamente VFR, nel caso in cui non siano state effettuate le 10 tratte in merito all'esperienza richiesta durante i 12 mesi precedenti. La sezione 3A non è richiesta nel caso in cui viene completata la sezione 3B.

(e) Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria o una scelta dove compaiono più di una esercitazione.

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

(i) la qualificazione del FFS o FNPT II, come stabilito nella parte OR;

(ii) la qualificazione degli istruttori;

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

- (iv) le qualificazioni e l'esperienza su tipi simili del pilota in addestramento.
- (g) Nel caso in cui un test di abilitazione o i controlli di professionalità vengano eseguiti in operazioni ad equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo viene ristretta ad operazioni ad equipaggio plurimo.

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELL'ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore controllo terminato
		FTD	FFS	A		FFS A	
SEZIONE 1							
1	Partenza						
1.1	Operazioni pre-volo, incluso: Controllo della documentazione Massa e centraggio Analisi delle condizioni meteorologiche NOTAM						
1.2	Controlli prima della messa in moto						
1.2.1	Esterni	P#		P			
1.2.2	Interni			P		M	
1.3	Messa in moto: Normale Malfunzionamenti	P---->	---->	---->		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELL'ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	A		FFS A	
1.4	Rullaggio		P---->	---->		M	
1.5	Controlli prima della partenza: Prova motori (se applicabile)	P---->	---->	---->		M	
1.6	Procedura di decollo: Normale con vari gradi di flap come da manuale di volo Con vento al traverso (se le condizioni lo permettono)		P---->	---->			
1.7	Salita: Vx/Vy Virate verso prue selezionate Livellamento alla quota		P---->	---->		M	
1.8	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T						
SEZIONE 2							
2	Operazioni in volo (VMC)						
2.1	Volo orizzontale e livellato a varie velocità, incluso il volo a velocità criticamente basse con flap estesi e retratti (incluso l'avvicinarsi alla VMCA, se applicabile)		P---->	---->			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELL'ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO	
Manovre/procedure				Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.2 Virate strette (360° a sinistra e destra con 45° di inclinazione laterale)		P---->	----		M	
2.3 Stallo e manovra di uscita: (i) Stallo pulito (ii) Avvicinamento allo stallo con potenza, in virata in discesa, con inclinazione laterale e in configurazione di avvicinamento (iii) Avvicinamento allo stallo con potenza in configurazione d'atterraggio (iv) Avvicinamento allo stallo, in virata in salita con flap in posizione di decollo e potenza per salita (solamente velivoli monomotore)		P---->	----		M	
2.4 Manovra con l'uso dell'autopilota e del Flight Director (può essere combinato con la sezione 3) se applicabile		P---->	----		M	
2.5 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T						
SEZIONE 3A						

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELL'ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO	
Manovre/procedure				Iniziali dell'istruttore addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore controllo terminato
	FTD	FFS	A		FFS A	
3A. Procedure VFR in rotta (fare rif. alla lettera B, paragrafo 5, lettere (c) e (d))						
3A.1 Piano di volo, navigazione stimata e lettura delle carte						
3A.2 Mantenimento di altitudine, prua e velocità						
3A.3 Orientamento, stimati e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)						
3A.4 Uso dei radioaiuti (se praticabile)						
3A.5 Controllo del volo (giornale di bordo, controlli di routine incluso carburante, impianti e formazione di ghiaccio)						
3A.6 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T						
SEZIONE 3B						

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELL'ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO	
Manovre/procedure				Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	FTD	FFS	A		FFS A	
3B Volo strumentale						
3B.1 * Partenza IFR		P---->	---->		M	
3B.2 * IFR in rotta		P---->	---->		M	
3B.3 * Procedure d'attesa		P---->	---->		M	
3B.4 * ILS alla DH/A di 200 piedi (60 m) o ai minimi di procedura (l'autopilota può essere usato per l'intercettazione del sentiero di discesa)		P---->	---->		M	
3B.5 * Avvicinamento non di precisione alla MDH/A e MAP		P---->	---->		M	
3B.6 * Esercitazioni di volo, inclusa l'avaria simulata alla bussola e all'indicatore di assetto: virate con rateo 1, uscita da assetti inusuali	P---->	---->	---->		M	
3B.7 * Avaria al localizzatore o all'indicazione del sentiero di discesa	P---->	---->	---->			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELL'ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO	
Manovre/procedure				Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	FTD	FFS	A		FFS A	
3B.8 Contatti con l'ATC – conformità, *						
Lasciata intenzionalmente in bianco						
SEZIONE 4						
4 Arrivo e atterraggi						
4.1 Procedura di arrivo all'aeroporto		P---->	----		M	
4.2 Atterraggio normale		P---->	----		M	
4.3 Atterraggio con flap retratti		P---->	----		M	
4.4 Atterraggio con vento al traverso (se le condizioni lo consentono)		P---->	----			
4.5 Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo da 2 000 piedi di altezza sulla soglia pista (solo velivoli monomotore)		P---->	----			
4.6 Riattaccata dall'altezza minima		P---->	----		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI				ADDESTRAMENTO PRATICO		TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELL'ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO
Manovre/procedure				Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
					FFS A	
4.7	Riattaccata di notte e atterraggio (se applicabile)	P---->	---->	---->		
4.8	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T					
SEZIONE 5						
5	Procedure anormali e d'emergenza (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4)					
5.1	Interruzione del decollo ad una velocità ragionevole		P---->	---->	M	
5.2	Avaria motore simulata dopo il decollo (solamente velivoli monomotore)			P	M	
5.3	Atterraggio forzato simulato senza potenza (solamente velivoli monomotore)			P	M	
5.4	Emergenze simulate: (i) fuoco o fumo in volo, (ii) malfunzionamento degli impianti come del caso	P---->	---->	---->		

VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, CON L'ECCEZIONE DI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI	ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE/ CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELL'ABILITAZIONE PER CLASSE O PER TIPO	
Manovre/procedure				Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	FTD	FFS	A		FFS A	
5.5 Spegnimento di un motore e riavviamento (solamente per test di abilitazione ME) (ad una altitudine di sicurezza se effettuato in un aeromobile)	P---->	---->	---->			
5.6 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T						
SEZIONE 6						
6 Volo asimmetrico simulato 6.1* (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5) Arresto simulato di un motore durante il decollo (ad altitudine di sicurezza, salvo che non sia effettuato in un FFS o FNPT II)	P---->	---->	--->X		M	
6.2* Avvicinamento asimmetrico e riattaccata	P---->	---->	---->		M	
6.3* Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo	P---->	---->	---->		M	
6.4 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T						

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

(a) I seguenti simboli significano:

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

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

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

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

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

A =Velivolo

FFS =Simulatore completo del volo

FTD =Dispositivo di addestramento al volo

OTD =Altri dispositivi di addestramento

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

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

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

(i) la qualificazione del FFS o FNPT II;

(ii) la qualificazione degli istruttori;

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

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

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

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

(h) Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo, se una prova di capacità o i controlli di professionalità sono effettuati in operazioni ad equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo viene ristretta ad operazioni ad

equipaggio plurimo. Se si desiderano ottenere i privilegi di equipaggio singolo, le manovre/procedure di cui ai punti 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 e almeno una manovra/procedura della sezione 3.4 devono essere addizionalmente effettuate come equipaggio singolo.

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SEZIONE 1							
1 Preparazione del volo	P						
1.1 Calcolo delle prestazioni							
1.2 Ispezione visiva dell'esterno del velivolo; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione	P#			P			
1.3 Ispezione della cabina di pilotaggio		P----->	----->	----->			
1.4 Uso della lista dei controlli prima della messa in moto, procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione	P----->	----->	----->	----->		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.5 Rullaggio secondo le istruzioni del controllo del traffico aereo o secondo quelle dell'istruttore			P----->	----->			
1.6 Controlli pre-decollo		P----->	----->	----->		M	
SEZIONE 2							
2 Decolli							
2.1 Decolli normali con differenti estensioni di flap, incluso decollo in corsa di rullaggio			P----->	----->			
2.2* Decollo strumentale; il passaggio al volo strumentale è richiesto durante la rotazione o subito dopo la rotazione			P----->	----->			
2.3 Decollo con vento al traverso			P----->	----->			
2.4 Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulato)			P----->	----->			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ABILITAZIONE PER TIPO	
					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.5 Decolli con avaria motore simulata: 2.5.1* subito dopo la V2			P----->				
(Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto o nella categoria da collegamento, l'avaria ad un motore non deve essere simulata prima di aver raggiunto un'altezza minima di 500 piedi sopra la fine pista. Nei velivoli che hanno le stesse prestazioni di un velivolo della categoria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore subito dopo aver raggiunto la V2)							
2.5.2* tra la V1 e la V2			P	X		M solo FFS	
2.6 Interruzione del decollo ad una velocità ragionevole prima di aver raggiunto la V1			P----->	----->X		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SEZIONE 3							
3 Manovre e procedure di volo							
3.1 Virate con e senza spoiler			P----->	----->			
3.2 Effetto picchiante e stallo di alta velocità dopo aver raggiunto il Mach critico, ed altre caratteristiche di volo specifiche del velivolo (p.es. Dutch Roll)			P----->	----->X Per questa esercitazione non può essere usato un aeromobile			
3.3 Operazioni normali degli impianti e dei comandi sul pannello del tecnico di volo	P----->	----->	----->	----->			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti:						M	Un minimo di 3 voci anormali devono essere scelte tra quelle comprese tra 3.4.0 e 3.4.14
3.4.0 Motore (se necessario elica)	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.1 Pressurizzazione e condizionamento	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.2 Pitot/Impianto delle prese statiche	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.3 Impianto carburante	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.4 Impianto elettrico	P----- >	----->	----->	----->			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.5 Impianto idraulico	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.6 Comandi di volo e trim	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.7 Impianto antighiaccio e sghiacciamento, riscaldamento parabrezza	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.8 Autopilota/Flight Director	P----- >	----->	----->	----->		M (solamente equipaggio singolo)	
3.4.9 Dispositivi di avviso stallo o idonei ad evitare lo stallo e per aumentare la stabilità	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.10 Impianto di avviso di prossimità del terreno, radar meteo, radio altimetro, transponder		P----- >	----->	----->			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.11 Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti, sistemi di gestione del volo	P----->	----->	----->	----->			
3.4.12 Carrello di atterraggio e freni	P----->	----->	----->	----->			
3.4.13 Impianto slat e flap	P----->	----->	----->	----->			
3.4.14 Unità di potenza ausiliaria (APU)	P----->	----->	----->	----->			
Lasciata intenzionalmente in bianco							
3.6 Procedure anormali e di emergenza:						M	Un minimo di 3 voci devono essere scelte tra quelle comprese da 3.6.1 e 3.6.9

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
						Contr. su	Iniziali dell'esami natore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istrutt ore a addestram ento terminato	FFS A	
3.6.1 Simulazione di incendio p.e. motore, APU, cabina, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio, ali e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione		P----- >	----->	----->			
3.6.2 Rilevamento e rimozione fumo		P----- >	----->	----->			
3.6.3 Avaria motore, spegnimento e riavviamento ad altezza di sicurezza		P----- >	----->	----->			
3.6.4 Scarico rapido carburante (simulato)		P----- >	----->	----->			
3.6.5 Turbolenza per variazione di velocità del vento (Windshear) in decollo e in atterraggio			P	X		soltanto FFS	
3.6.6 Avaria simulata della pressurizzazione in cabina/discesa di emergenza		P----- >	----->				

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.7 Incapacità sopravvenuta di un membro dell'equipaggio.		P----- >	----->	----->			
3.6.8 Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo del velivolo		P----- >	----->	----->			
3.6.9 Evento ACAS	P----- >	----->	----->	Non può essere utilizzato un aeromobile		soltanto FFS	
3.7 Virate strette con 45° di inclinazione, 180° e 360° a sinistra e a destra		P----- >	----->	----->			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
						Contr. su	Iniziali dell'esami natore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istrutt ore a addestram ento terminato	FFS A	
3.8 Tempestivo riconoscimento dello stallo e contromisure (fino all'attivazione del dispositivo di avviso) nella configurazione di decollo (con flap in posizione di decollo), nella configurazione di volo di crociera e di atterraggio (flap in posizione di atterraggio e carrello esteso) 3.8.1 Uscita dallo stallo completo o dopo l'attivazione dell'avviso di stallo in configurazione di salita, crociera e avvicinamento			P----- >	----->			
3.9 Procedure di volo strumentale							
3.9.1* Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo		P----- >	----->	----->		M	
3.9.2* Procedure d'attesa		P----- >	----->	----->			

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
						Contr. su FFS A	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato		
3.9.3* Avvicinamenti di precisione fino ad un'altezza di decisione (DH) non inferiore ai 60 m (200 piedi)							
3.9.3.1 *avvicinamento manuale, senza l'ausilio del Flight Director			P----- >	----->		M (solamente test di abilitazione)	
3.9.3.2 *avvicinamento manuale, con l'ausilio del Flight Director			P----- >	----->			
3.9.3.3 *avvicinamento con l'autopilota			P----- >	----->			
3.9.3.4* avvicinamento manuale con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura			P----- >	----->		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
di mancato avvicinamento Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto (JAR/FAR 25) o nella categoria da collegamento (SFAR 23), l'avvicinamento con avaria simulata ad un motore e la conseguente riattaccata deve essere eseguita in congiunzione con un avvicinamento non di precisione come indicato al punto 3.9.4. La riattaccata deve essere iniziata quando viene raggiunta l'altezza di separazione dagli ostacoli pubblicata (OCH/A), e comunque non più bassi dell'altezza/altitudine minima di discesa (MDH/A) di 500 piedi sopra la soglia pista. Sui velivoli che hanno le stesse prestazioni di un velivolo della categoria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore in accordo a quanto specificato al punto							

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3.4.							
3.9.4* Avvicinamento non di precisione fino alla MDH/A			P*--- >	----->		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.5 Avvicinamento con circuito a vista nelle seguenti condizioni: (a)* avvicinamento alla minima altitudine autorizzata di avvicinamento con circuito a vista sull'aeroporto, secondo le procedure di avvicinamento strumentale locali in condizioni di volo strumentale simulate; seguito da: (b) avvicinamento con circuito a vista verso un'altra pista spostata di almeno 90° rispetto all'asse pista usata per l'avvicinamento finale condotto nel modo illustrato alla lettera a), alla minima altitudine autorizzata di avvicinamento con circuito a vista. Nota: se le manovre di cui alle lettere (a) e (b) non possono essere effettuate per motivi ATC, può essere simulata una procedura con bassa visibilità.			P*--- >	----->			
SEZIONE 4							

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ABILITAZIONE PER TIPO	
						Contr. su FFS A	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato		
4 Procedure di mancato avvicinamento 4.1 Riattaccata con tutti i motori operativi* a seguito di un avvicinamento ILS fino all'altezza di decisione			P*--- >	----->			
4.2 Altre procedure di mancato avvicinamento			P*--- >	----->			
4.3* Riattaccata manuale con la simulazione del motore critico inoperativo a seguito di un avvicinamento strumentale fino al raggiungimento della DH, MDH o MAPt			P*---- ->	----->		M	
4.4 Atterraggio ridotto a 15 m (50 piedi) di altezza sulla soglia pista e riattaccata			P----- >	----->			
SEZIONE 5							

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5 Atterraggi 5.1 Atterraggi normali*, anche a seguito di un avvicinamento ILS con passaggio al volo a vista alla DH			P				
5.2 Atterraggio con avaria simulata allo stabilizzatore orizzontale, bloccato fuori posizione e trim non regolato			P----- >	Per questa esercitazi one non può essere usato un aeromobi le			
5.3 Atterraggi con vento al traverso (su aeromobile, se possibile)			P----- >	----->			
5.4 Circuito di traffico ed atterraggio con flap e slat non estesi o parzialmente estesi			P----- >	----->			
5.5 Atterraggio con motore critico in avaria simulata			P----- >	----->		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6 Atterraggio con due motori in avaria: - velivoli con 3 motori: l'avaria del motore riguarda quello centrale ed un motore esterno in quanto fattibile secondo il manuale di volo del velivolo; - velivoli con 4 motori: la simulazione dell'avaria riguarda due motori sullo stesso lato			P	X		M Solamente FFS (solamente test di abilitazione)	
Note generali: Requisiti specifici in relazione all'estensione di una abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 200 piedi (60 m), p.e. operazioni Cat. II/III.							
SEZIONE 6							

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
						Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	FFS A	
Autorizzazione aggiuntiva ad una abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (200 piedi) (Cat. II/III) Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del velivolo necessari per conseguire la certificazione del tipo per avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi).							

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ABILITAZIONE PER TIPO	
						Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	FFS A	
6.1* Interruzione del decollo con minimi valori di visibilità di pista (RVR) autorizzati			P*---- ->	---->X Per questa esercitazione non può essere usato un aeromobile		M*	
6.2* Avvicinamenti ILS: in condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applicabile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordinamento dei membri di equipaggio (divisione dei compiti, procedure di chiamata a voce alta, controllo incrociato, scambio di informazioni e supporto reciproco)			P----- >	----->		M	

VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO	ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ DELLA ATPL/MPL/ ABILITAZIONE PER TIPO	
						Contr. su	Iniziali dell'esami natore a
Manovre/procedure	OTD	FTD	FFS	A	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	FFS A	Iniziali dell'esami natore a controllo terminato
6.3* Riattaccata dopo gli avvicinamenti come indicato al punto 6.2, al raggiungimento della DH. L'addestramento deve comprendere la riattaccata per insufficiente RVR (simulata), per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto all'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli strumenti di bordo prima del raggiungimento della DH, riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo			P----- >	----->		M*	
6.4* Atterraggi: con riferimenti visivi stabiliti alla DH a seguito di un avvicinamento strumentale. A seconda dello specifico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un atterraggio automatico, se praticabile			P----- >	----->		M	

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

7. Abilitazioni per classe – idro

La sezione 6 viene completata ai fini del rinnovo di una abilitazione per classe per plurimotore - idro, solamente VFR, nel caso in cui non siano state effettuate le 10 tratte in merito all'esperienza richiesta durante i 12 mesi precedenti.

ABILITAZIONE PER CLASSE – IDRO	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
SEZIONE 1		
1 Partenza		
1.1 Operazioni pre-volo, incluso: Documentazione Massa e bilanciamento Analisi delle condizioni meteorologiche NOTAM		
1.2 Controlli prima della messa in moto Esterni/interni		
1.3 Accensione e spegnimento motori Avarie normali		
1.4 Rullaggio		
1.5 Rullaggio sul redan		
1.6 Ormeaggio: Spiaggia Jetty pier Boa		
1.7 Navigazione a motore spento		

ABILITAZIONE PER CLASSE – IDRO	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
1.8 Controlli prima della partenza: Prova motori (se applicabile)		
1.9 Procedura di decollo: Normale con vari gradi di flap come da manuale di volo Con vento al traverso (se le condizioni lo permettono)		
1.10 Salita Virate su prue Livellamento		
1.11 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T		
SEZIONE 2		
2 Operazioni in volo (VFR)		
2.1 Volo orizzontale e livellato a varie velocità, incluso il volo a velocità criticamente basse con flap estesi e retratti (incluso l'avvicinarsi alla VMCA, se applicabile)		
2.2 Virate strette (360° a sinistra e destra con 45° di inclinazione laterale)		

ABILITAZIONE PER CLASSE – IDRO	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
2.3 Stallo e manovra di uscita: (i) stallo pulito; (ii) avvicinamento allo stallo con potenza, in virata in discesa, con inclinazione laterale e in configurazione di avvicinamento; (iii) avvicinamento allo stallo con potenza in configurazione d'atterraggio; (iv) avvicinamento allo stallo, in virata in salita con flap in posizione di decollo e potenza per salita (solamente velivoli monomotore)		
2.4 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T		
SEZIONE 3		
3 Procedure VFR in rotta		
3.1 Piano di volo, navigazione stimata e lettura delle carte		
3.2 Mantenimento di altitudine, prua e velocità		
3.3 Orientamento, stimati e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)		
3.4 Uso dei radioaiuti (se praticabile)		

ABILITAZIONE PER CLASSE – IDRO	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
3.5 Controllo del volo (giornale di bordo, controlli di routine incluso carburante, impianti e formazione di ghiaccio)		
3.6 Contatti con l'ATC - conformità, procedure R/T		
SEZIONE 4		
4 Arrivi e atterraggi		
4.1 Procedura di arrivo all'aeroporto (solamente per velivoli anfibi)		
4.2 Atterraggio normale		
4.3 Atterraggio con flap retratti		
4.4 Atterraggio con vento al traverso (se le condizioni lo consentono)		
4.5 Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo da 2 000 piedi di altezza sull'acqua (solo velivoli monomotore)		
4.6 Riattaccata dall'altezza minima		
Atterraggio con acqua calma Atterraggio con acqua non calma		
4.8 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T		
SEZIONE 5		

ABILITAZIONE PER CLASSE – IDRO	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
5 Procedure anormali e di emergenza (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4) 5.1 Interruzione del decollo ad una velocità ragionevole		
5.2 Avaria motore simulata dopo il decollo (solamente velivoli monomotore)		
5.3 Atterraggio forzato simulato senza potenza (solamente velivoli monomotore)		
5.4 Emergenze simulate: (i) fuoco o fumo in volo (ii) malfunzionamento degli impianti come del caso		
5.5 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T		
SEZIONE 6		
6 Volo asimmetrico simulato (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5) 6.1 Arresto simulato di un motore durante il decollo (ad altitudine di sicurezza, salvo che non sia effettuato in un FFS o FNPT II)		
6.2 Arresto e riavvio del motore (solamente test di abilitazione per ME)		

ABILITAZIONE PER CLASSE – IDRO	ADDESTRAMENTO PRATICO	
Manovre/procedure	Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
6.3 Avvicinamento asimmetrico e riattaccata		
6.4 Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo		
6.5 Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T		

C. Requisiti specifici per la categoria elicotteri

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

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

3. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - (a) manovrare l'elicottero nell'ambito delle sue limitazioni,
 - (b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;
 - (c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - (d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche;
 - (e) mantenere il controllo dell'elicottero in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra;
 - (f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura d'inabilità di un membro dell'equipaggio, se del caso; e
 - (g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio, se del caso.
4. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del velivolo utilizzato.
 - (a) Limiti del volo in IFR
Altezza:
generalmente ± 100 piedi
inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione $+50$ piedi/ -0 piedi
altezza/altitudine minima di discesa $+50$ piedi/ -0 piedi
Mantenimento della rotta:
rilevamento radio $\pm 5^\circ$
avvicinamento di precisione $\pm 5^\circ$ mezzo punto di deflessione, azimuth e sentiero di discesa

Prua:

operazioni normali $\pm 5^\circ$

operazioni anormali/emergenze $\pm 10^\circ$

Velocità:

generalmente ± 10 nodi

con avaria motore simulata $+10$ nodi/ -5 nodi

(b) Limiti del volo in VFR

Altezza:

generalmente ± 100 piedi

Prua:

operazioni normali $\pm 5^\circ$

operazioni anormali/emergenze $\pm 10^\circ$

Velocità:

generalmente ± 10 nodi

con avaria motore simulata $+10$ nodi/ -5 nodi

Spostamenti rispetto al suolo:

decollo verticale da I.E.S. ± 3 piedi

atterraggio ± 2 piedi (con 0 piedi nel volo laterale o indietro).

CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/PROVE DI CAPACITÀ/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

GENERALITÀ

5. I seguenti simboli significano:

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

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

Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare gli apparati di addestramento impiegato:

FFS = Simulatore completo del volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

H = Elicottero

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

8. Le procedure di volo strumentale (sezione 5) devono essere eseguite solo da richiedenti il ripristino o il rinnovo di una abilitazione IR(H), oppure nel caso di estensioni dell'abilitazione su altri tipi. Per questi scopi può essere utilizzato un FFS o un FTD 2/3.
9. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria.
10. Un FSTD deve essere impiegato per l'addestramento pratico ed il test se il FSTD fa parte di un corso per l'abilitazione per tipo. Al corso vengono applicati i seguenti criteri:
 - (a) la qualificazione del FSTD, come stabilito nella parte OR;
 - (b) la qualificazione dell'istruttore e dell'esaminatore;
 - (c) la quantità di addestramento su FSTD fornito durante il corso;
 - (d) le qualificazioni e l'esperienza su tipi simili del pilota in addestramento; e
 - (e) l'esperienza di volo sotto supervisione acquisita dopo il rilascio della nuova abilitazione per tipo.

ELICOTTERI AD EQUIPAGGIO PLURIMO

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

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
SEZIONE 1 — Preparazione e controlli pre-volo							
1.1	Ispezione visiva dell'esterno dell'elicottero; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione			P		M (se effettuato sull'elicottero)	

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
1.2	Ispezione della cabina di pilotaggio		P	---->		M	
1.3	Procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione	P	---->	---->		M	
1.4	Rullaggio/rullaggio in volo secondo le istruzioni del controllo del traffico aereo o secondo quelle dell'istruttore		P	---->		M	
1.5	Procedure e controlli pre-decollo	P	---->	---->		M	
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo							
2.1	Decolli (vari profili)		P	---->		M	
2.2	Decolli ed atterraggi da/su terreni inclinati o con vento al traverso		P	---->			
2.3	Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulato)	P	---->	---->			

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.4	Decollo con avaria motore simulata immediatamente prima del TDP o DPATO		P	---->		M	
2.4.1	Decollo con avaria motore simulata immediatamente dopo il TDP o DPATO		P	---->		M	
2.5	Virate in salita e in discesa verso prue determinate	P	---->	---->		M	
2.5.1	Virate con 30° di inclinazione, 180° e 360° a sinistra e a destra, con il solo riferimento agli strumenti	P	---->	---->		M	
2.6	Discesa in autorotazione	P	---->	---->		M	
2.6.1	Atterraggio dall'autorotazione (solamente SEH) o recupero della potenza		P	---->		M	
2.7	Atterraggi, vari profili		P	---->		M	
2.7.1	Riattaccata o atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata prima del punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o del DPBL		P	---->		M	

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.7.2	Atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata dopo il punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o del DPBL		P	---->		M	
SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure							
3	Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure:					M	Un minimo di 3 voci devono essere scelte da questa sezione
3.1	Motore	P	---->	---->			
3.2	Condizionamento (riscaldamento, ventilazione)	P	---->	---->			
3.3	Pitot/impianto delle prese statiche	P	---->	---->			
3.4	Impianto carburante	P	---->	---->			
3.5	Impianto elettrico	P	---->	---->			
3.6	Impianto idraulico	P	---->	---->			

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.7	Comandi di volo e trim	P	---->	---->			
3.8	Impianto antighiaccio e sghiacciamento	P	---->	---->			
3.9	Autopilota/Flight Director	P	--->	--->			
3.10	Dispositivi per aumentare la stabilità	P	---->	---->			
3.11	Radar meteo, radio altimetro, transponder	P	---->	---->			
3.12	Sistema di navigazione d'area	P	---->	---->			
3.13	Impianto carrello di atterraggio	P	----->	----->			
3.14	Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	---->	---->			
3.15	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti, sistemi di gestione del volo	P	---->	---->			
SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza							

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
4	Procedure anormali e di emergenza					M	Un minimo di 3 voci devono essere scelte da questa sezione
4.1	Procedure antincendio (inclusa l'evacuazione, se applicabile)	P	---->	---->			
4.2	Rilevamento e rimozione fumo	P	---->	---->			
4.3	Avaria motore, spegnimento e riavviamento ad altezza di sicurezza	P	---->	---->			
4.4	Scarico rapido carburante (simulato)	P	---->	---->			
4.5	Avaria al rotore di coda (se applicabile)	P	---->	---->			

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.5.1	Perdita del rotore di coda (se applicabile)	P	---->	Per questa esercitazione e non può essere usato un elicottero			
4.6	Incapacità di un membro dell'equipaggio – solamente MPH	P	---->	---->			
4.7	Avaria all'impianto di trasmissione	P	---->	---->			
4.8	Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo	P	---->	---->			
SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)							
5.1	Decollo strumentale: la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo	P*	---->*	---->*			

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.1.1	Avaria motore simulata durante la partenza	P*	---- >*	---->*		M*	
5.2	Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	P*	---- >*	---->*		M*	
5.3	Procedure d'attesa	P*	---- >*	---->*			
5.4	Avvicinamenti ILS fino all'altezza di decisione di CAT I	P*	---- >*	---->*			
5.4.1	Manualmente, senza l'ausilio del Flight Director	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.2	Avvicinamento di precisione condotto manualmente, con o senza l'ausilio del Flight Director	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.3	Avvicinamento con l'autopilota inserito	P*	---- >*	---->*			

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.4	Manualmente, con avaria simulata ad un motore. (L'avaria del motore deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento)	P*	---- >*	---->*		M*	
5.5	Avvicinamento non di precisione fino all'altezza minima di discesa MDA/H	P*	---- >*	---->*		M*	
5.6	Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*	---- >*	---->*			
5.6.1	Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	---- >*	---->*			
5.6.2	Riattaccata con un motore inoperativo simulato dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*				M*	
5.7	Autorotazione in IMC con recupero di potenza	P*	---- >*	---->*		M*	

ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure					Iniziali dell'istruttore a addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.8	Uscita da assetti inusuali	P*	---- >*	---->*		M*	
SEZIONE 6 — Uso di equipaggiamento opzionale							
6	Uso di equipaggiamento opzionale	P	---->	---->			

D. Requisiti specifici per la categoria convertiplani

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

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

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

3. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del convertiplano utilizzato.

(a) Limiti del volo in IFR:

Altezza:

generalmente ± 100 piedi

inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione $+50$ piedi/ -0 piedi

altezza/altitudine minima di discesa $+50$ piedi/ -0 piedi

Mantenimento della rotta:

rilevamento radio $\pm 5^\circ$

avvicinamento di precisione mezzo punto di deflessione, azimuth e sentiero di discesa

Prua:

operazioni normali $\pm 5^\circ$

operazioni anormali/emergenze $\pm 10^\circ$

Velocità:

generalmente ± 10 nodi

con avaria motore simulata $+10$ nodi/ -5 nodi

(b) Limiti del volo in VFR:

Altezza:

generalmente ± 100 piedi

Prua:

operazioni normali $\pm 5^\circ$

operazioni anormali/emergenze $\pm 10^\circ$

Velocità:

generalmente ± 10 nodi

con avaria motore simulata $+10$ nodi/ -5 nodi

Spostamenti rispetto al suolo:

decollo verticale da I.E.S. ± 3 piedi

atterraggio ± 2 piedi (con 0 piedi nel volo laterale o indietro) .

CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/PROVA DI CAPACITÀ/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

4. I seguenti simboli significano:

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

5. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con gli apparati indicati con lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (---->).
6. Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare gli apparati di addestramento impiegato:
 - FFS = Simulatore completo del volo
 - FTD = Dispositivo di addestramento al volo
 - OTD = Altro dispositivo di addestramento
 - PL = Convertiplano
 - (a) I richiedenti della prova di capacità per il rilascio dell'abilitazione per tipo per convertiplani devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6.
 - (b) I richiedenti del rinnovo o del ripristino dei controlli di professionalità dell'abilitazione per tipo per convertiplani devono superare le sezioni da 1 a 5 e, ove applicabile, la sezione 6 e/o 7.
 - (c) Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Nel caso in cui questa condizione non sia soddisfatta durante l'abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo viene limitata solamente al VFR.
7. Quando appare la lettera «M» nella colonna del test di abilitazione o controlli di professionalità, indica una esercitazione obbligatoria.
8. Se i dispositivi di addestramento al volo simulato fanno parte di un corso approvato per l'abilitazione per tipo, devono essere impiegati per l'addestramento pratico ed il test. Per l'approvazione del corso si applicano i seguenti criteri:
 - (a) la qualificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato come stabilito nella parte OR;
 - (b) la qualificazione dell'istruttore.

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEZIONE 1 — Preparazione e controlli pre-volo								
1.1	Ispezione visiva dell'esterno del convertiplano; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione				P			
1.2	Ispezione della cabina di pilotaggio	P	---->	---->	---->			
1.3	Procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione	P	---->	---->	---->		M	
1.4	Rullaggio secondo le istruzioni del controllo del traffico aereo o secondo quelle dell'istruttore		P	---->	---->			
1.5	Procedure e controlli pre-decollo compreso il controllo della potenza	P	---->	---->	---->		M	

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo								
2.1	Profili normali di decollo in VFR; Operazioni su pista (STOL e VTOL), incluso vento al traverso Eliporti elevati Eliporti al livello del suolo		P	---->	---->		M	
2.2	Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulato)		P	---->				
2.3. 1	Interruzione del decollo: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo		P	---->			M	

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
2.3. 2	Decollo con avaria motore simulata dopo aver superato il punto di decisione: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo		P	---->			M	
2.4	Discesa in autorotazione fino al suolo in modalità elicottero (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	---->	---->			M solame nte FFS	
2.4. 1	Discesa in autorotazione in modalità velivolo (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)		P	---->			M solame nte FFS	

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
2.5	Profili normali di atterraggio in VFR; operazioni su pista (STOL e VTOL) eliporti elevati eliporti al livello del suolo		P	---->	---->		M	
2.5. 1	Atterraggio con avaria motore simulata dopo aver superato il punto di decisione: durante le operazioni in pista durante le operazioni su eliporti elevati durante le operazioni su eliporti al livello del suolo							
2.6	Riattaccata o atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata prima del punto di decisione		P	---->			M	
SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure:								

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3	Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione)						M	Un minimo di 3 voci devono essere scelte da questa sezione
3.1	Motore	P	---->	---->				
3.2	Pressurizzazione e condizionamento (riscaldamento, ventilazione)	P	---->	---->				
3.3	Pitot/impianto delle prese statiche	P	---->	---->				
3.4	Impianto carburante	P	---->	---->				
3.5	Impianto elettrico	P	---->	---->				
3.6	Impianto idraulico	P	---->	---->				
3.7	Comandi di volo e trim	P	---->	---->				
3.8	Impianto antighiaccio e sghiacciamento, riscaldamento parabrezza (se installato)	P	---->	---->				

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
3.9	Autopilota/Flight Director	P	--->	--->				
3.10	Dispositivi di avviso stallo o idonei ad evitare lo stallo e per aumentare la stabilità	P	---->	---->				
3.11	Radar meteo, radio altimetro, transponder, impianto di avviso di prossimità del terreno (se installato)	P	---->	---->				
3.12	Impianto carrello di atterraggio	P	---->	---->				
3.13	Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	---->	---->				
3.14	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistema di gestione del volo	P	---->	---->				
3.15	Impianto flap	P	---->	---->				
SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza								

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4	Procedure anormali e di emergenza (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione)						M	Un minimo di 3 voci devono essere scelte da questa sezione
4.1	Procedure antincendio, motore, APU, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione, se possibile	P	---->	---->				
4.2	Rilevamento e rimozione fumo	P	---->	---->				
4.3	Avaria motore, arresto e riavvio (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile) inclusa la conversione OEI da modalità elicottero a velivolo e viceversa	P	---->	---->			solamente FFS	
4.4	Scarico rapido carburante (simulato, se installato)	P	---->	---->				

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
4.5	Turbolenza per variazione di velocità del vento (Windshear) in decollo e in atterraggio (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)			P			solamente FFS	
4.6	Avaria simulata della pressurizzazione in cabina/discesa di emergenza (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	---->	---->			solamente FFS	
4.7	Evento ACAS (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	---->	---->			solamente FFS	
4.8	Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio	P	---->	---->				
4.9	Avaria all'impianto di trasmissione	P	---->	---->			solamente FFS	

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
4.10	Uscita dallo stallo completo (con o senza potenza) o dopo l'attivazione dell'avviso di stallo in configurazione di salita, crociera e avvicinamento (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P	---->	---->			solamente FFS	
4.11	Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo	P	---->	---->				
SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)								
5.1	Decollo strumentale: la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo	P*	---->*	---->*				
5.1.1	Avaria motore simulata durante la partenza dopo il punto di decisione	P*	---->*	---->*			M*	

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.2	Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	P*	---->*	---->*			M*	
5.3	Procedure d'attesa	P*	---->*	---->*				
5.4	Avvicinamento di precisione fino ad un'altezza di decisione non inferiore ai 60 m (200 piedi)	P*	---->*	---->*				
5.4.1	Manualmente, senza l'ausilio del Flight Director	P*	---->*	---->*			M* (solamente test di abilitazione)	
5.4.2	Manualmente, con l'ausilio del Flight Director	P*	---->*	---->*				
5.4.3	Utilizzando l'autopilota	P*	---->*	---->*				

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
5.4. 4	Manualmente, con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) e continuata fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento	P*	---->*	---->*			M*	
5.5	Avvicinamento non di precisione fino all'altezza minima di discesa MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	
5.6	Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*	---->*	---->*				
5.6. 1	Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	---->*	---->*				
5.6. 2	Riattaccata con un motore inoperativo simulato dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*					M*	

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.7	Discesa in autorotazione in IMC con recupero di potenza fino al suolo su pista in modalità elicottero (per questa esercitazione non deve essere utilizzato un aeromobile)	P*	---->*	---->*			M* solame nte FFS	
5.8	Recupero da assetti inusuali (questo dipende dalla qualità del FFS)	P*	---->*	---->*			M*	
SEZIONE 6 — Autorizzazione aggiuntiva ad una abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (Cat. II/III)								

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
6	Autorizzazione aggiuntiva ad un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (Cat. II/III). Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del convertiplano necessari per conseguire la certificazione del tipo per avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi).							
6.1	Interruzione del decollo con minimi valori di visibilità di pista (RVR) autorizzati		P	---->			M*	

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
6.2	Avvicinamenti ILS in condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applicabile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordinamento dei membri di equipaggio (SOP)		P	---->	---->		M*	

CATEGORIA CONVERTIPIANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	controllo terminato
6.3	Riattaccata dopo gli avvicinamenti come indicato al punto 6.2, al raggiungimento della DH. L'addestramento deve comprendere la riattaccata per (simulata) insufficiente RVR, per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto all'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli strumenti di bordo prima del raggiungimento della DH, riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo		P	---->	---->		M*	

CATEGORIA CONVERTIPLANO		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore a addestrament o terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminat ore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.4	Atterraggi con riferimenti visivi stabiliti alla DH a seguito di un avvicinamento strumentale. A seconda dello specifico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un atterraggio automatico, se praticabile		P	---->			M*	
Sezione 7 — Equipaggiamento opzionale								
7	Uso di equipaggiamento opzionale		P	---->	---->			

E. Requisiti specifici per la categoria dirigibili

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

TOLLERANZE NELLA PROVA DI VOLO

2. Il richiedente deve dimostrare di possedere la capacità di:
 - (a) manovrare il dirigibile nell'ambito delle sue limitazioni;
 - (b) eseguire tutte le manovre con dolcezza e precisione;

- (c) dimostrare una buona capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
 - (d) applicare correttamente le conoscenze aeronautiche;
 - (e) mantenere il controllo del dirigibile in ogni fase del volo, in modo da assicurare che non ci siano mai dubbi riguardo il buon esito di una procedura o di una manovra;
 - (f) comprendere ed applicare i principi di coordinamento dell'equipaggio e la procedura d'inabilità di un membro dell'equipaggio; e
 - (g) comunicare in maniera efficace con gli altri membri dell'equipaggio.
3. I limiti applicabili sono i seguenti, corretti per tenere conto di condizioni di turbolenza e le caratteristiche di manovra e prestazioni del dirigibile utilizzato.
- (a) Limiti del volo in IFR:

Altezza:

generalmente ± 100 piedi

inizio della riattaccata all'altezza/altitudine di decisione $+50$ piedi/ -0 piedi

altezza/altitudine minima di discesa $+50$ piedi/ -0 piedi

Mantenimento della rotta:

rilevamento radio $\pm 5^\circ$

avvicinamento di precisione $\pm 5^\circ$ mezzo punto di deflessione, azimuth e sentiero di discesa

Prua:

operazioni normali $\pm 5^\circ$

operazioni anormali/emergenze $\pm 10^\circ$
 - (b) Limiti del volo in VFR:

Altezza:

generalmente ± 100 piedi

Prua:

operazioni normali $\pm 5^\circ$

operazioni anormali/emergenze $\pm 10^\circ$

CONTENUTO DELL'ADDESTRAMENTO/PROVA DI CAPACITÀ/CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ

4. I seguenti simboli significano:
- P= Addestrato per la funzione di pilota in comando o copilota e come pilota ai comandi (PF) e pilota non ai comandi (PNF) per il rilascio di una abilitazione per tipo, ove applicabile.
5. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con gli apparati indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (---->).

- 6 Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'apparato di addestramento impiegato:

FFS= Simulatore completo del volo

FTD= Dispositivo di addestramento al volo

OTD= Altro dispositivo di addestramento

As= Dirigibile

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

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEZIONE 1 — Preparazione e controlli pre-volo								
1.1	Ispezione pre-volo				P			
1.2	Ispezione della cabina di pilotaggio	P	---->	---->	---->			

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.3	Procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione		P	----	----		M	
1.4	Procedura di disormeggio e manovre al suolo			P	----		M	
1.5	Procedure e controlli pre-decollo	P	----	----	----		M	
SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo								
2.1	Profili normali di decollo in VFR			P	----		M	
2.2	Decolli con avaria motore simulata			P	----		M	
2.3	Decollo con pesantezza > 0 (decollo pesante)			P	----			
2.4	Decollo con pesantezza < 0 (decollo leggero)			P	----			

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.5	Procedura normale di salita			P	---->			
2.6	Salita all'altezza di pressione			P	---->			
2.7	Riconoscimento dell'altezza di pressione			P	---->			
2.8	Volo alla o prossimo all'altezza di pressione			P	---->		M	
2.9	Discesa normale e avvicinamento			P	---->			
2.10	Profilo normale di atterraggio in VFR			P	---->		M	
2.11	Atterraggio con pesantezza > 0 (atterraggio pesante)			P	---->		M	
2.12	Atterraggio con pesantezza < 0 (atterraggio leggero)			P	---->		M	
	Lasciata intenzionalmente in bianco							

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure								
3	Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione)						M	Un minimo di 3 voci devono essere scelte da questa sezione
3.1	Motore	P	---->	---->	---->			
3.2	Pressurizzazione del pallone	P	---->	---->	---->			
3.3	Pitot/impianto delle prese statiche	P	---->	---->	---->			
3.4	Impianto carburante	P	---->	---->	---->			
3.5	Impianto elettrico	P	---->	---->	---->			
3.6	Impianto idraulico	P	---->	---->	---->			
3.7	Comandi di volo e trim	P	---->	---->	---->			
3.8	Impianto camere di compensazione (Ballonet)	P	---->	---->	---->			

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.9	Autopilota/Flight Director	P	--->	--->	---->			
3.10	Dispositivi per aumentare la stabilità	P	---->	---->	---->			
3.11	Radar meteo, radio altimetro, transponder, impianto di avviso di prossimità del terreno (se installato)	P	---->	---->	---->			
3.12	Impianto carrello di atterraggio	P	---->	---->	---->			
3.13	Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	---->	---->	---->			
3.14	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistema di gestione del volo	P	---->	---->	---->			
	Lasciata intenzionalmente in bianco							
SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza								

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4	Procedure anormali e di emergenza (possono essere effettuate in un FSTD se qualificato per l'esercitazione)						M	Un minimo di 3 voci devono essere scelte da questa sezione
4.1	Procedure antincendio, motore, APU, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione, se possibile	P	---->	---->	---->			
4.2	Rilevamento e rimozione fumo	P	---->	---->	---->			
4.3	Avaria motore, arresto e riavvio In particolari fasi del volo, inclusa avaria motore multipla	P	---->	---->	---->			
4.4	Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio	P	---->	---->	---->			

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.5	Avaria all'impianto di trasmissione	P	---->	---->	---->		solamente FFS	
4.6	Altre procedure d'emergenza come specificate nel manuale di volo	P	---->	---->	---->			
SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)								
5.1	Decollo strumentale: la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo	P*	---->*	---->*	---->*			
5.1.1	Avaria motore simulata durante la partenza	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.2	Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo ed alle istruzioni del controllo del traffico aereo	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3	Procedure d'attesa	P*	---->*	---->*	---->*			

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4	Avvicinamento di precisione fino ad un'altezza di decisione non inferiore ai 60 m (200 piedi)	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1	Manualmente, senza l'ausilio del Flight Director	P*	---->*	---->*	---->*		M* (solamente test di abilitazione)	
5.4.2	Manualmente, con l'ausilio del Flight Director	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.3	Utilizzando l'autopilota	P*	---->*	---->*	---->*			

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4.4	Manualmente, con un motore in avaria simulata; la procedura di avaria deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima del radiofaro esterno (OM) e continuata fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.5	Avvicinamento non di precisione fino all'altezza minima di discesa MDA/H	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6	Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1	Altre procedure di mancato avvicinamento	P*	---->*	---->*	---->*			

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2	Riattaccata con un motore inoperativo simulato dopo il raggiungimento della DA/DH o MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Uscita da assetti inusuali (questo dipende dalla qualità del FFS)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
SEZIONE 6 — Autorizzazione aggiuntiva ad una abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (Cat. II/III)								

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6	Autorizzazione aggiuntiva ad una abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino ad un'altezza di decisione inferiore a 60 m (Cat. II/III). Le seguenti manovre e procedure sono i requisiti di addestramento minimo per permettere gli avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi). Nell'esecuzione dei seguenti avvicinamenti e procedure di mancato avvicinamento devono essere usati tutti gli equipaggiamenti del dirigibile necessari per conseguire la certificazione del tipo per avvicinamenti strumentali fino ad una DH inferiore a 60 m (200 piedi).							
6.1	Interruzione del decollo con minimi valori di visibilità di pista (RVR) autorizzati		P	---->			M*	

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.2	Avvicinamenti ILS In condizioni di volo strumentali simulate fino alla DH applicabile, con l'impiego del sistema di guida del volo. Devono essere seguite le procedure standard di coordinamento dei membri di equipaggio (SOP)		P	---->			M*	

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.3	Riattaccata Dopo gli avvicinamenti come indicato al punto 6.2, al raggiungimento della DH. L'addestramento deve comprendere la riattaccata per insufficiente RVR (simulata), per sopravvenuta forte turbolenza dinamica (WS), per spostamento laterale rispetto all'asse pista fuori limiti pregiudizievole per l'avvicinamento, per avaria degli apparati terrestri o degli strumenti di bordo prima del raggiungimento della DH, riattaccata con avaria simulata degli strumenti di bordo		P	----	>		M*	

CATEGORIA DIRIGIBILE		ADDESTRAMENTO PRATICO					TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure						Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Contr. su	Iniziali dell'esaminatore a controllo terminato
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4	Atterraggi Con riferimenti visivi stabiliti alla DH a seguito di un avvicinamento strumentale. A seconda dello specifico sistema di guida del volo, deve essere effettuato un atterraggio automatico, se praticabile		P	---->			M*	
SEZIONE 7 — Equipaggiamento opzionale								
7	Uso di equipaggiamento opzionale		P	---->				

ALLEGATO II
AL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE
REQUISITI PER LA CONVERSIONE DI LICENZE E ABILITAZIONI NAZIONALI
PER VELIVOLI E ELICOTTERI

A. VELIVOLI

1. Licenze di pilotaggio

Una licenza di pilotaggio rilasciata da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertita in una licenza conforme alla parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

- (a) per le licenze ATPL(A) e CPL(A), deve effettuare come controlli di professionalità i requisiti del rinnovo della parte FCL per l'abilitazione per classe e per tipo e per l'abilitazione al volo strumentale, relativi ai privilegi della licenza posseduta;
- (b) dimostrare di conoscere le relative parti della parte OPS e della parte FCL;
- (c) dimostrare la competenza linguistica in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
- (d) soddisfare i requisiti specificati nella tabella seguente:

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(A)	Non applicabile	(a)
ATPL(A)	>1 500 su velivoli ad equipaggio plurimo	Nessuno	come alla lettera (c), punto (4)	come alla lettera (c), punto (5)	(b)
ATPL(A)	>500 su velivoli ad equipaggio plurimo	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla parte FCL.515	ATPL(A), con abilitazione per tipo limitata a copilota	Dimostrare la capacità ad operare come pilota in comando secondo l'appendice 9 alla parte-FCL	(c)

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A) e aver superato un esame teorico ICAO ATPL nello Stato membro che ha rilasciato la licenza		(i) dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla parte FCL.310 e dalla parte FCL.615, lettera (b) (ii) soddisfare i rimanenti requisiti della parte FCL.720.A, lettera (c)	CPL/IR(A) con accredito della teoria ATPL	Non applicabile	(d)
CPL/IR(A)	>500 su velivoli ad equipaggio plurimo, o in operazioni ad equipaggio plurimo su velivoli ad equipaggio singolo CS-23 della categoria da collegamento o equivalente conformemente ai requisiti della parte OPS per il trasporto aereo commerciale	(i) superare un esame teorico per la licenza ATPL(A) nello Stato membro che ha rilasciato la licenza* (ii) soddisfare i rimanenti requisiti della parte FCL.720.A, lettera (c)	CPL/IR(A) con accredito della teoria ATPL	Non applicabile	(e)

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Nessuno	CPL/IR(A) con abilitazioni per tipo/classe limitate a velivoli ad equipaggio singolo		(f)
CPL/IR(A)	<500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Dimostrare la conoscenza in materia di pianificazione del volo e prestazioni di volo per il livello CPL/IR	Come al punto (4), lettera (f)	Ottenere l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo conformemente alla parte FCL	(g)
CPL(A)	>500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Abilitazione al volo notturno, se applicabile	CPL(A) con abilitazioni per tipo/classe limitate a velivoli ad equipaggio singolo		(h)
CPL(A)	<500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	(i) abilitazione al volo notturno, se applicabile; (ii) dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla parte FCL.310	Come al punto (4), lettera (h)		(i)

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(A)	≥75 in conformità alle regole IFR	Abilitazione al volo notturno se i privilegi del volo notturno non sono inclusi nell'abilitazione al volo strumentale	PPL/IR(A) (IR limitata a PPL)	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla parte FCL.615, lettera (b)	(j)
PPL(A)	≥70 su velivoli	Dimostrare la capacità di usare i radioaiuti	PPL(A)		(k)

* I titolari di licenza CPL che già possiedono una abilitazione per tipo su velivoli ad equipaggio plurimo non devono dimostrare le conoscenze teoriche ATPL(A) fino a quando continuano ad operare sullo stesso tipo di velivolo, ma non riceveranno il credito per la teoria della licenza ATPL(A) per una licenza parte FCL. Se richiedono un'altra abilitazione per tipo per un velivolo ad equipaggio plurimo differente, devono soddisfare i requisiti indicati nella colonna (3), riga (e), punto (i), della tabella precedente.

2. Certificati di istruttore

Un certificato di istruttore rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

Certificato nazionale o privilegi posseduti	Esperienza	Ogni altro requisito	Sostituzione del certificato parte FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	secondo quanto prescritto dalla parte FCL per il relativo certificato	Non applicabile	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Certificato SFI

Un certificato SFI rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

Certificato	Esperienza	Ogni altro requisito	Sostituzione del
-------------	------------	----------------------	------------------

nazionale posseduto			certificato parte-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1 500 ore come pilota di MPA	(i) possedere o aver posseduto una CPL, MPL o ATPL per velivoli rilasciata da uno Stato membro; (ii) aver completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo, MCC incluso.	SFI(A)
SFI(A)	3 anni di esperienza recente in qualità di SFI	aver completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo, MCC incluso	SFI(A)

La conversione ha validità massima di 3 anni. Il rinnovo è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

4. Certificato STI

Un certificato STI rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali di quello stato può essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i requisiti specificati nella tabella seguente:

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 ore come pilota di SPA	(i) possedere o aver posseduto una licenza di pilota rilasciata da uno Stato membro; (ii) aver completato i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della parte FCL in un FSTD appropriato all'istruzione	STI(A)
STI(A)	3 anni di esperienza recente in qualità di STI	aver completato i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della parte FCL in un FSTD appropriato all'istruzione	STI(A)

Il rinnovo del certificato è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

B. ELICOTTERI

1. Licenze di pilotaggio

Una licenza di pilotaggio rilasciata da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertita in una licenza conforme alla parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

- effettuare come controlli di professionalità i requisiti del rinnovo della parte FCL per l'abilitazione per tipo e per l'abilitazione al volo strumentale, relativi ai privilegi della licenza posseduta;
- dimostrare di conoscere le relative parti della parte OPS e della parte FCL;
- dimostrare la competenza linguistica in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
- soddisfare i requisiti specificati nella tabella seguente:

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) con abilitazione IR(H) valida	>1 000 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(H) e IR	Non applicabile	(a)
ATPL(H) senza privilegi IR(H)	>1 000 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) con abilitazione IR(H) valida	>1 000 su elicotteri ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(H) e IR con abilitazione per tipo a limitata a copilota	dimostrare la capacità ad operare come pilota in comando secondo l'appendice 9 alla parte FCL	(c)
ATPL(H) senza privilegi IR(H)	>1 000 su elicotteri ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(H), con abilitazione per tipo a limitata a copilota	dimostrare la capacità ad operare come pilota in comando secondo l'appendice 9 alla parte FCL	(d)

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) con abilitazione IR(H) valida	>500 su elicotteri ad equipaggio plurimo	dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni del volo prescritte nella parte FCL.515 e parte FCL.615, lettera (b)	come al punto (4), lettera (c)	come al punto (5), lettera (c)	(e)
ATPL(H) senza privilegi IR(H)	>500 su elicotteri ad equipaggio plurimo	come al punto (3), lettera (e)	come al punto (4), lettera (d)	come al punto (5), lettera (d)	(f)
CPL/IR(H) e superato un esame teorico ICAO ATPL(H) nello Stato membro che ha rilasciato la licenza		(i) dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni del volo prescritte dalla parte FCL.310 e parte FCL.615, lettera (b); (ii) soddisfare i rimanenti requisiti della parte FCL.720.H, lettera (b)	CPL/IR(H) con accredito della teoria ATPL(H), sempre che l'esame teorico ICAO ATPL(H) sia riconosciuto a livello della ATPL parte-FCL	Non applicabile	(g)

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	>500 ore su elicotteri ad equipaggio plurimo	(i) superare un esame teorico per la licenza ATPL(H) parte FCL nello Stato membro che ha rilasciato la licenza* (ii) soddisfare i rimanenti requisiti della parte FCL.720.H, lettera (b)	CPL/IR(H) con accredito della teoria ATPL(H) parte FCL	Non applicabile	(h)
CPL/IR(H)	>500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	Nessuno	CPL/IR(H) con abilitazioni per tipo limitate a elicotteri ad equipaggio singolo	ottenere l'abilitazione	(i)
CPL/IR(H)	<500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni del volo prescritte dalla parte FCL.310 e parte FCL.615, lettera (b)	come al punto (4), lettera (i)	per tipo ad equipaggio plurimo come prescritto dalla parte-FCL	(j)

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H)	>500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	abilitazione al volo notturno	CPL(H) con abilitazioni per tipo limitate a elicotteri ad equipaggio singolo		(k)
CPL(H)	<500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	abilitazione al volo notturno, dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni del volo prescritte dalla parte FCL.310	come al punto (4), lettera (k)		(l)
CPL(H) Senza abilitazione al volo notturno	>500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo		Come al punto (4), lettera (k) e limitata ad operazioni in VFR di giorno	Ottenere l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo come prescritto dalla parte FCL e	(m)
CPL(H) Senza abilitazione al volo notturno	<500 come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio singolo	dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni del volo prescritte dalla parte FCL.310	Come al punto (4), lettera (k) e limitata ad operazioni in VFR di giorno	un'abilitazione al volo notturno	(n)

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(H)	≥75 in conformità alle regole IFR	abilitazione al volo notturno; se i privilegi del volo notturno non sono inclusi nell'abilitazione al volo strumentale	PPL/IR(H) (IR limitata a PPL)	dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla parte FCL.615, lettera (b)	(o)
PPL(H)	≥75 su elicotteri	dimostrare la capacità di usare i radioaiuti	PPL (H)		(p)

* I titolari di licenza CPL che già possiedono una abilitazione per tipo su velivoli ad equipaggio plurimo non devono dimostrare le conoscenze teoriche ATPL(H) fino a quando continuano ad operare sullo stesso tipo di elicottero, ma non riceveranno il credito per la teoria della licenza ATPL(H) per una licenza parte FCL. Se richiedono un'altra abilitazione per tipo per un elicottero ad equipaggio plurimo differente, devono soddisfare i requisiti indicati nella colonna (3), riga (h), punto (i), della tabella precedente.

2. Certificati di istruttore

Un certificato di istruttore rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

Certificato nazionale o privilegi posseduti	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	secondo quanto prescritto dalla parte FCL per il relativo certificato		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Il rinnovo del certificato è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

3. Certificato SFI

Un certificato SFI rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali deve essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i seguenti requisiti:

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 ore come pilota di MPH	(i) possedere o aver posseduto una CPL, MPL o ATPL rilasciata da uno Stato membro; (ii) aver completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo, MCC incluso	SFI(H)
SFI(H)	3 anni di esperienza recente in qualità di SFI	aver completato la parte al simulatore del corrispondente corso per l'abilitazione per tipo, MCC incluso	SFI(H)

Il rinnovo del certificato è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

4. Certificato STI

Un certificato STI rilasciato da uno Stato membro in base ai requisiti nazionali di quello stato può essere convertito in un certificato parte FCL, sempre che il titolare soddisfi i requisiti specificati nella tabella seguente:

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)

Certificato nazionale posseduto	Esperienza	Ogni altro requisito	Certificato sostitutivo
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 ore come pilota di SPH	(i) possedere o aver posseduto una licenza di pilota rilasciata da uno Stato membro; (ii) aver completato i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della parte FCL in un FSTD appropriato all'istruzione	STI(H)
STI(H)	3 anni di esperienza recente in qualità di STI	aver completato i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della parte FCL in un FSTD appropriato all'istruzione	STI(H)

Il rinnovo del certificato è subordinato al completamento dei corrispondenti requisiti stabiliti nella parte FCL.

ALLEGATO III
AL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE
REQUISITI PER L'ACCETTAZIONE DELLE LICENZE RILASCIATE DA O PER
CONTO DI PAESI TERZI

A. CONVALIDA DELLE LICENZE

Generalità

1. Una licenza di pilotaggio rilasciata in conformità ai requisiti dell'allegato 1 ICAO da un paese terzo può essere convalidata dall'autorità competente di uno Stato membro.

I piloti devono richiedere all'autorità competente dello Stato membro in cui risiedono o in cui sono stabiliti o, se non risiedono nel territorio dello Stato membro, lo stato in cui l'operatore per il quale effettuano o intendono effettuare attività di volo ha il suo luogo principale dell'attività.

2. Il periodo della convalida di una licenza non deve eccedere 1 anno, sempre che la licenza di base rimanga valida.

Questo periodo può essere esteso una volta dall'autorità competente che ha rilasciato la convalida se, durante il periodo della convalida, il pilota abbia fatto richiesta, o stia frequentando un corso di addestramento, per il rilascio di una licenza conformemente alla parte FCL. Questa estensione deve coprire il periodo di tempo necessario per rilasciare la licenza conformemente alla parte FCL.

I titolari di una licenza accettata da uno Stato membro devono esercitare i loro privilegi conformemente ai requisiti specificati nella parte FCL.

Licenze di pilotaggio per il trasporto aereo commerciale e altre attività commerciali

3. Nel caso delle licenze di pilotaggio per il trasporto aereo commerciale e altre attività commerciali, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:

- (a) completare, come prova di capacità, i requisiti per il rinnovo della parte FCL per l'abilitazione per tipo o per classe, relativi ai privilegi della licenza posseduta;
- (b) dimostrare di conoscere le relative parti della parte OPS e della parte FCL;
- (c) dimostrare di aver acquisito la conoscenza della lingua inglese in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
- (d) possedere un valido certificato medico di classe 1, rilasciato conformemente alla parte medica;
- (e) nel caso di velivoli, soddisfare i requisiti di esperienza indicati nella tabella seguente:

Licenza posseduta	Ore di volo totali	Privilegi
(1)	(2)	(3)
ATPL(A)	>1 500 ore come pilota in comando su velivoli ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio plurimo come pilota in comando
		(a)

ATPL(A) o CPL(A)/IR*	>1 500 ore come pilota in comando o copilota su velivoli ad equipaggio plurimo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio plurimo come copilota	(b)
CPL(A)/IR	>1 000 ore come pilota in comando in trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di una abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio singolo come pilota in comando	(c)
CPL(A)/IR	>1 000 ore come pilota in comando o copilota su velivoli ad equipaggio singolo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli ad equipaggio singolo come copilota conformemente alla parte OPS	(d)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)	>700 ore su velivoli diversi dai TMG, incluse 200 ore nel ruolo delle attività per il quale si desidera l'accettazione, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi in velivoli in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	(e)

* I titolari della CPL(A)/IR su velivoli ad equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza teorica ICAO ATPL(A) prima dell'accettazione.

(f) nel caso di elicotteri, soddisfare i requisiti di esperienza indicati nella tabella seguente:

Licenza posseduta	Ore di volo totali	Privilegi	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) con abilitazione IR valida	>1 000 ore come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come pilota in comando in operazioni VFR e IFR	(a)
ATPL(H) senza privilegi IR	>1 000 ore come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come pilota in comando in operazioni VFR	(b)

ATPL(H) con abilitazione IR valida	>1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR e IFR	(c)
ATPL(H) senza privilegi IR	>1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR	(d)
CPL(H)/IR*	>1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota	(e)
CPL(H)/IR	>1 000 ore come pilota in comando in trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di una abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio singolo come pilota in comando	(f)
ATPL(H) con o senza privilegi IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 ore su elicotteri diversi da quelli certificati secondo la CS- 27/29 o equivalenti, incluse 200 ore nel ruolo delle attività per il quale si desidera l'accettazione, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi in elicotteri in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	(g)

* I titolari della CPL(H)/IR su elicotteri ad equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza teorica ICAO ATPL prima dell'accettazione.

Licenze di pilotaggio per attività non commerciali con una abilitazione al volo strumentale

4. Nel caso delle licenze di pilota privato con una abilitazione al volo strumentale, o licenze CPL e ATPL con una abilitazione al volo strumentale dove il pilota intende solamente esercitare i privilegi di pilota privato, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:
 - (a) completare la prova di capacità per l'abilitazione al volo strumentale e le abilitazioni per tipo o per classe corrispondenti ai privilegi della licenza posseduta, in conformità all'appendice 7 e all'appendice 9 della parte FCL;
 - (b) dimostrare di aver acquisito la conoscenza teorica in materia di regolamentazione aeronautica, codici meteorologici aeronautici, pianificazione e prestazioni del volo (IR) e prestazione lavorativa;

- (c) dimostrare di aver acquisito la conoscenza della lingua inglese in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
- (d) possedere almeno un valido certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente all'allegato 1 ICAO;
- (f) possedere una minima esperienza di almeno 100 ore di tempo di volo strumentale come pilota in comando nella corrispondente categoria di aeromobili.

Licenze di pilotaggio per attività non commerciali senza una abilitazione al volo strumentale

5. Nel caso delle licenze di pilota privato, o licenze CPL e ATPL senza una abilitazione al volo strumentale dove il pilota intende solamente esercitare i privilegi di pilota privato, il titolare deve soddisfare i seguenti requisiti:
 - (a) dimostrare di aver acquisito la conoscenza teorica in materia di regolamentazione aeronautica e prestazione lavorativa;
 - (b) superare la prova di capacità PPL come definito nella parte FCL;
 - (c) soddisfare i corrispondenti requisiti della parte FCL per il rilascio di una abilitazione per tipo o per classe, relativi ai privilegi della licenza posseduta;
 - (d) possedere almeno un certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente all'allegato 1 ICAO;
 - (e) dimostrare di aver acquisito le competenze linguistiche in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
 - (f) possedere una minima esperienza di almeno 100 ore come pilota nella corrispondente categoria di aeromobili.

Convalida delle licenze di pilotaggio per compiti specifici di durata limitata

6. In deroga alle disposizioni dei paragrafi precedenti, nel caso di voli del produttore, gli Stati membri possono accettare una licenza rilasciata conformemente all'allegato 1 ICAO da un paese terzo per un massimo di 12 mesi per compiti specifici di durata limitata, così come voli di istruzione per prima immissione in servizio, dimostrazione, voli di trasferimento o i voli di prova, sempre che il richiedente soddisfi i seguenti requisiti:
 - (a) possieda una corrispondente licenza, certificato medico e abilitazioni associate o qualifiche rilasciate conformemente all'allegato 1 ICAO;
 - (b) sia assunto, direttamente o indirettamente, da un produttore di velivoli.

In questo caso i privilegi del titolare della licenza vengono limitati all'effettuare attività di istruzione di volo ed esami per il rilascio iniziale delle abilitazioni per tipo, la supervisione delle attività iniziali del volo di linea dai piloti dell'operatore, voli di rilascio o di trasferimento, volo di linea iniziale, dimostrazioni di volo o voli di prova.

B. CONVERSIONE DELLE LICENZE

1. Una licenza PPL/BPL/SPL, CPL o ATPL rilasciata in conformità ai requisiti dell'allegato 1 ICAO da un paese terzo può essere convertita in una PPL/BPL/SPL parte FCL con un'abilitazione per classe o per tipo ad equipaggio singolo dall'autorità competente di uno Stato membro.

Il pilota deve presentare richiesta all'autorità competente dello Stato membro dove risiede o è stabilito.

2. Il titolare della licenza deve soddisfare i seguenti requisiti minimi per la corrispondente categoria di aeromobili:
 - (a) superare un esame scritto in regolamentazione aeronautica e prestazione lavorativa;
 - (b) superare la prova di capacità PPL, BPL o SPL, ove applicabile, come definito nella parte FCL;
 - (c) soddisfare i requisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione per classe o per tipo, conformemente al capitolo H;
 - (d) possedere almeno un certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente alla parte medica;
 - (e) dimostrare di aver acquisito le competenze linguistiche in conformità a quanto prescritto dalla parte FCL.055;
 - (f) aver completato almeno 100 ore di volo come pilota.

C. ACCETTAZIONE DELLE ABILITAZIONI PER CLASSE O PER TIPO

1. Una valida abilitazione per classe o per tipo contenuta in una licenza rilasciata da un paese terzo può essere inserita in una licenza parte FCL sempre che il richiedente:
 - (a) soddisfi i requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione per classe o per tipo conformemente alla parte FCL;
 - (b) superi la corrispondente prova di capacità per il rilascio dell'abilitazione per tipo o per classe conformemente alla parte FCL;
 - (b) stia effettuando attività di volo;
 - (c) abbia non meno di:
 - (i) per le abilitazioni per classe su velivolo, 100 ore di esperienza di volo come pilota in quella classe;
 - (ii) per le abilitazioni per tipo su velivolo, 500 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo;
 - (iii) per elicotteri monomotore con una massa massima al decollo certificata fino a 3 175 kg, 100 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo;
 - (iv) per tutti gli altri elicotteri, 350 ore di esperienza di volo come pilota in quella classe.