

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1747 DELLA COMMISSIONE**del 15 ottobre 2019****che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto riguarda i requisiti per talune licenze e taluni certificati degli equipaggi di condotta, le norme sulle organizzazioni di addestramento e le autorità competenti****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 23, paragrafo 1, l'articolo 27, paragrafo 1 e l'articolo 62, paragrafo 14,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce norme dettagliate relative ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative connesse al personale di bordo dell'aviazione civile.
- (2) Nel corso dell'attuazione del regolamento (UE) n. 1178/2011 sono emersi alcuni errori o ambiguità redazionali in determinati requisiti. Sono inoltre giunti a scadenza vari termini e disposizioni previsti in origine per garantire agli Stati membri un periodo di tempo sufficiente per adeguare le loro norme nazionali al regolamento (UE) n. 1178/2011. Ciò ha comportato problemi in termini di attuazione e chiarezza delle norme dell'Unione. È pertanto opportuno chiarire e rettificare tali requisiti. Nuove definizioni dovrebbero essere introdotte per garantire un'attuazione uniforme dei termini.
- (3) Per migliorare la proporzionalità e la trasparenza del sistema di regolamentazione dell'aviazione generale, è opportuno modificare le norme applicabili ai piloti di aeromobili leggeri, ai piloti privati, ai piloti di alianti e ai piloti di palloni liberi per consentire l'estensione dei privilegi e chiarire il contenuto dell'addestramento e degli esami. Nel consentire l'estensione dei privilegi, è opportuno fornire chiarimenti sull'abilitazione marittima e sui requisiti relativi ad attività di volo recente, esami teorici e accreditamento.
- (4) I requisiti per l'abilitazione al volo strumentale per velivoli e elicotteri dovrebbero essere modificati per chiarire le disposizioni in materia di istruzione teorica e di volo e i requisiti relativi a rinnovo e ripristino.
- (5) A fini di chiarezza e di garanzia della coerenza per quanto riguarda le varianti, la validità e il ripristino, è opportuno apportare modifiche ai requisiti per le abilitazioni per classe e per tipo. Ulteriori modifiche dovrebbero essere introdotte per chiarire i requisiti per l'abilitazione al volo acrobatico, le abilitazioni al traino di alianti e striscioni pubblicitari e l'abilitazione al volo notturno e al volo in montagna.
- (6) Dall'attuazione delle norme è emersa la mancanza di chiarezza di alcuni dei requisiti applicabili agli istruttori e agli esaminatori. È pertanto opportuno modificare, per quanto riguarda gli istruttori, i requisiti relativi a certificati, prerequisiti, valutazione della competenza, validità, privilegi e condizioni, contenuto del corso di addestramento, rinnovo e ripristino. Per quanto riguarda gli esaminatori, dovrebbero essere modificati i requisiti relativi a certificati, standardizzazione, prerequisiti, valutazione della competenza, validità, privilegi e condizioni, rinnovo e ripristino.

⁽¹⁾ GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

- (7) Il regolamento (UE) 2018/1139 prevede la possibilità di riconoscere l'addestramento e l'esperienza a bordo di aeromobili non soggetti al regolamento stesso (allegato I «Aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d)») ai fini del conseguimento di una licenza a norma della parte FCL. È per tale ragione opportuno modificare le norme relative alle organizzazioni di addestramento e alle autorità competenti al fine di consentire tale riconoscimento.
- (8) L'attuazione delle norme relative alle organizzazioni di addestramento dichiarate (DTO) ⁽³⁾ ha evidenziato la necessità di chiarire le norme applicabili per garantire l'efficacia della sorveglianza regolamentare delle DTO. I requisiti dovrebbero essere modificati per garantire che l'addestramento in una DTO sia possibile solo se tale DTO ha sede in un territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago.
- (9) L'attuazione delle norme relative alla possibilità di trasferire le licenze a norma della parte FCL e i relativi certificati medici ha evidenziato la necessità di chiarire le responsabilità delle autorità competenti coinvolte e il calendario del trasferimento delle responsabilità in materia di sorveglianza. È per tale ragione opportuno modificare le norme pertinenti.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono state proposte, a norma dell'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c) e dell'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139, nel parere n. 05/2017 dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e nel contesto delle successive discussioni tecniche.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

- 1) all'articolo 1, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

« 3. i diversi certificati medici per piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca di certificati medici, privilegi e responsabilità dei titolari di certificati medici;»;
- 2) all'articolo 2, i paragrafi, 4, 9, 10 e 13 sono soppressi;
- 3) all'articolo 4, il paragrafo 1 è soppresso;
- 4) all'articolo 4, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

« 6. In deroga al paragrafo 3, i titolari di un certificato di istruttore o di un certificato di esaminatore di abilitazione per classe con privilegi previsti per pilotare aeromobili complessi ad alte prestazioni a pilota unico, vedono tali privilegi convertiti in un certificato di istruttore o di esaminatore di abilitazione per tipo per aeromobili a pilota unico.»;
- 5) l'articolo 5 è soppresso;
- 6) all'articolo 9, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Rispetto al rilascio di licenze a norma della parte FCL in conformità all'allegato I, l'addestramento iniziato prima che il presente regolamento divenga applicabile, in conformità ai requisiti e alle procedure stabiliti dalle Autorità aeronautiche comuni, sotto la sorveglianza regolamentare di uno Stato membro raccomandato per il riconoscimento reciproco nell'ambito del sistema delle Autorità aeronautiche comuni in relazione alle JAR pertinenti, ottiene un credito pieno a condizione che l'addestramento e le prove siano stati completati entro e non oltre l'8 aprile 2016 e che la licenza a norma della parte FCL sia rilasciata entro e non oltre il 1° aprile 2020.»;

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2018/1119 della Commissione, del 31 luglio 2018, che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto concerne le organizzazioni di addestramento dichiarate (GU L 204 del 13.8.2018, pag. 13).

7) l'articolo 10 *bis* è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. A norma dell'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, le organizzazioni sono autorizzate a fornire l'addestramento ai piloti che svolgono attività di volo sugli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139 solo se a tali organizzazioni è stata rilasciata dall'autorità competente un'approvazione attestante che esse soddisfano i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139 e i requisiti di cui all'allegato VII del presente regolamento. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2018/1139, le organizzazioni aventi la sede principale in uno Stato membro sono autorizzate a fornire l'addestramento di cui all'allegato VIII, norma DTO.GEN.110, del presente regolamento senza la suddetta approvazione in un territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, qualora abbiano effettuato una dichiarazione all'autorità competente secondo le modalità di cui alla norma DTO.GEN.115 di detto allegato e, ove ciò sia richiesto ai sensi della norma DTO.GEN.230, lettera c), di tale allegato, qualora l'autorità competente abbia approvato il programma di addestramento.»;

b) i paragrafi 2, 3 e 4 sono soppressi;

8) all'articolo 10 *ter*, i paragrafi 2 e 3 sono soppressi;

9) all'articolo 10 *quater*, i paragrafi 2 e 3 sono soppressi;

10) all'articolo 11, il paragrafo 2 è soppresso;

11) all'articolo 11 *bis*, i paragrafi 2 e 3 sono soppressi;

12) all'articolo 12, i paragrafi 1 *ter*, 2, 3, 5 e 6 sono soppressi;

13) all'articolo 12, il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. Quando uno Stato membro si avvale dei requisiti di cui ai paragrafi 2 *bis* e 4, lo notifica sia alla Commissione sia all'Agenzia. Tale notifica descrive le ragioni che giustificano la deroga in questione nonché il programma di attuazione con le azioni previste e il relativo calendario.»;

14) l'allegato I (parte FCL), l'allegato VI (parte ARA) e l'allegato VIII (parte DTO) sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

I punti 57, 58, 59 e 66 dell'allegato del presente regolamento si applicano tuttavia a decorrere dal 21 dicembre 2019.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 ottobre 2019

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 (parte FCL) è così modificato:

- 1) la norma FCL.010 è così modificata:
 - a) la seguente definizione è inserita dopo «Operazione angolare»:

«Valutazione della competenza», la dimostrazione di capacità, conoscenza e atteggiamento per il rilascio iniziale, il rinnovo o il ripristino di un certificato di istruttore o di esaminatore.»;
 - b) la seguente definizione è inserita dopo «Addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT)»:

«Effettuato con il solo riferimento agli strumenti», volo durante il quale il pilota controlla l'aeromobile senza alcun riferimento visivo esterno, in condizioni meteorologiche di volo (IMC) strumentale simulate o effettive.»;
 - c) la seguente definizione è inserita dopo «Operazione lineare»:

«Attività di linea sotto supervisione (LIFUS)», volo di linea dopo un corso di addestramento per l'abilitazione per tipo a zero ore di volo o volo di linea richiesto da una relazione sui dati di idoneità operativa (OSD).»;
 - d) la seguente definizione è inserita dopo «Notte»:

«OSD», i dati di idoneità operativa stabiliti in conformità all'allegato I (parte 21), del regolamento (UE) n. 748/2012.»;
 - e) la seguente definizione è inserita dopo «Tipo di aeromobile»:

«Elenco delle abilitazioni per tipo e delle annotazioni sulla licenza», un elenco pubblicato dall'Agenzia in base alla valutazione OSD, comprendente classi di velivoli e tipi di aeromobili ai fini del rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta.»;
 - f) la definizione di «Notte» è sostituita dalla seguente:

«Notte», il periodo compreso fra la fine del crepuscolo serale civile e l'inizio del crepuscolo mattutino civile o altro periodo di tempo compreso tra il tramonto e l'alba, così come previsto dalla pertinente autorità.»;
 - g) la definizione di «Altri dispositivi di addestramento (OTD)» è sostituita dalla seguente:

«Altri dispositivi di addestramento (OTD)», ausili di addestramento, diversi dagli FSTD, che forniscono sistemi per l'addestramento laddove la cabina di pilotaggio completa non è necessaria allo scopo.»;
 - h) la definizione di «Controlli di professionalità» è sostituita dalla seguente:

«Controlli di professionalità», dimostrazione di capacità finalizzata al rinnovo o al ripristino di abilitazioni o privilegi, che può comprendere anche un esame teorico, se richiesto.»;
- 2) la norma FCL.025 è così modificata:
 - a) alla lettera a), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) I richiedenti si sottopongono all'intera serie di esami teorici per una licenza o un'abilitazione specifica sotto la responsabilità dell'autorità competente di un medesimo Stato membro.»;
 - b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Punteggio minimo

 - 1) La sufficienza in un esame teorico è ottenuta dal richiedente con il raggiungimento di almeno il 75 % dei punti assegnati all'esame. Non è utilizzato un sistema di punteggio negativo.
 - 2) Salvo diversamente specificato in questa parte, un richiedente ha sostenuto con successo l'esame teorico richiesto per la licenza di pilotaggio o per l'abilitazione se supera tutti gli esami teorici richiesti entro un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del mese di calendario in cui il richiedente si sottopone per la prima volta a un esame.
 - 3) I richiedenti un esame teorico per un'ATPL o per il rilascio di una licenza di pilota commerciale (CPL), di un'abilitazione al volo strumentale (IR) o di un'abilitazione al volo strumentale in rotta (EIR), qualora non abbiano superato uno degli esami teorici in quattro tentativi o non abbiano superato tutti gli esami nelle sei sedute previste o nel periodo di cui al paragrafo 2, lettera b), devono sostenere di nuovo tutti gli esami teorici.

- 4) I richiedenti il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL), di una licenza di pilota privato (PPL), di una licenza di pilota di aliante (SPL) o di una licenza di pilota di pallone libero (BPL), qualora non abbiano superato uno degli esami teorici in quattro tentativi o non abbiano superato tutti gli esami entro il periodo di cui al paragrafo 2, lettera b), devono sostenere di nuovo tutti gli esami teorici.
 - 5) Prima di ripetere gli esami teorici, i richiedenti devono sottoporsi a ulteriore addestramento presso una DTO o un'ATO. L'entità dell'addestramento necessario viene determinata dalla DTO o dall'ATO, sulla base delle necessità dei richiedenti.»;
- 3) la norma FCL.040 è sostituita dalla seguente:
- «FCL.040 Esercizio dei privilegi delle licenze**
- L'esercizio dei privilegi concessi da una licenza dipende dalla validità delle abilitazioni in essa contenute, ove applicabile, e del certificato medico, in funzione dei privilegi esercitati.»;
- 4) la norma FCL.055 è sostituita dalla seguente:
- «FCL.055 Competenza linguistica**
- a) Generalità. I piloti di velivoli, elicotteri, convertiplani e dirigibili, ai quali viene richiesto di utilizzare il radiotelefono, possono esercitare i privilegi delle loro licenze e abilitazioni solo se sulla licenza è annotata la competenza linguistica in inglese o nella lingua utilizzata per le comunicazioni radio durante il volo. L'annotazione deve indicare la lingua, il livello di competenza e la data di validità e deve essere ottenuta conformemente a una procedura stabilita da un'autorità competente. Il livello minimo accettabile di competenza conformemente al presente allegato, appendice 2, è il livello operativo (livello 4).
 - b) Il richiedente un'annotazione relativa alla competenza linguistica deve dimostrare, conformemente al presente allegato, appendice 2, quantomeno un livello operativo di competenza linguistica sia nell'uso della fraseologia specialistica sia nel linguaggio comune a un valutatore certificato da un'autorità competente o, a seconda dei casi, a un organismo di verifica delle competenze linguistiche approvato da un'autorità competente. Per dimostrare tale competenza linguistica, il richiedente deve essere in grado di:
 - 1) comunicare efficacemente tanto nei contatti in cui l'interlocutore non è presente (*voice-only*) quanto in presenza dell'interlocutore;
 - 2) comunicare con precisione e chiarezza su argomenti comuni e correlati all'attività lavorativa;
 - 3) utilizzare strategie comunicative appropriate per lo scambio di messaggi e per riconoscere e risolvere i malintesi sia in un contesto generale sia in ambito professionale;
 - 4) risolvere con relativa facilità le difficoltà linguistiche nate da complicazioni o eventi inaspettati che si verificano durante l'espletamento dell'attività di routine o delle mansioni di comunicazione con le quali hanno in genere familiarità; e
 - 5) parlare con un'inflexione 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 (livello 6) conformemente all'appendice 2 del presente allegato, l'annotazione relativa alla competenza linguistica deve essere rivalutata:
 - 1) ogni quattro anni, se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello operativo (livello 4); o
 - 2) ogni sei anni, se il livello che si dimostra di possedere corrisponde a quello avanzato (livello 5).
 - d) Requisiti specifici per i titolari di un'abilitazione al volo strumentale (IR) o di un'abilitazione al volo strumentale in rotta (EIR). Fatto salvo quanto esposto nei punti di cui sopra, i titolari di una IR o di una EIR devono aver dimostrato la capacità di utilizzare la lingua inglese a un livello di competenza adeguato quale definito al presente allegato, appendice 2.
 - e) La competenza linguistica e la capacità di utilizzare la lingua inglese per i titolari di IR o di EIR devono essere dimostrate mediante un metodo di valutazione stabilito da un'autorità competente.»;
- 5) nella norma FCL.060, lettera c), il punto 2) è sostituito dal seguente:
- «2) Un pilota, qualora non soddisfi il requisito di cui al punto 1), deve compiere un volo di addestramento con un istruttore qualificato in conformità della sottoparte J per impartire istruzioni per quel tipo di aeromobile. Il volo di addestramento deve essere effettuato nell'aeromobile o in un FFS dello stesso tipo di aeromobile da utilizzare e deve comprendere almeno i requisiti di cui alla lettera b), punti 1 e 2, prima che il pilota possa esercitare i suoi privilegi.»;
- 6) alla norma FCL.115, è aggiunta la nuova lettera d) seguente:
- «d) Ai fini dell'addestramento per il privilegio per classe su velivolo monomotore a pistoni marittimo, occorre tenere in considerazione gli elementi di cui all'appendice 9 del presente allegato, sezione B (Requisiti specifici per la categoria velivoli), punto 7) (Abilitazioni per classe — mare).»;

7) la norma FCL.120 è sostituita dalla seguente:

«FCL.120 LAPL — Esame teorico

a) I richiedenti una LAPL(A) e una LAPL(H) devono dimostrare, mediante il superamento di esami sulle materie elencate di seguito, un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati.

1) Materie comuni:

- regolamentazione aeronautica e procedure di controllo del traffico aereo (ATC);
- prestazioni umane;
- meteorologia;
- comunicazioni;
- navigazione.

2) 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.

b) I richiedenti una LAPL(B) e una LAPL(S) devono dimostrare, mediante il superamento di esami sulle materie elencate di seguito, un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati.

1) Materie comuni:

- regolamentazione aeronautica e procedure di controllo del traffico aereo (ATC);
- prestazioni umane;
- meteorologia;
- comunicazioni.

2) 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;
- navigazione.»;

8) la norma FCL.105.A è sostituita dalla seguente:

«FCL.105.A LAPL(A) — Privilegi e condizioni

a) Privilegi

I privilegi dei titolari di una LAPL per velivoli consistono nel poter operare come pilota in comando su velivoli monomotore a pistoncini terrestri [SEP (terrestre)] o su velivoli monomotore a pistoncini marittimi [SEP (marittimo)] o su TMG con una massa massima al decollo certificata di 2 000 kg o inferiore, trasportando un massimo di 3 passeggeri, in modo che non vi siano mai più di 4 persone a bordo dell'aeromobile.

b) Condizioni

1) I titolari di una licenza LAPL(A) possono trasportare passeggeri solo se hanno compiuto 10 ore di volo in qualità di piloti in comando su aeromobili o TMG dopo il rilascio della licenza.

2) I titolari di una LAPL(A) che detenevano un'ATPL(A), una MPL(A), una CPL(A) o una PPL(A) sono esentati dai requisiti stabiliti alla lettera b), punto 1).»;

9) alla norma FCL.135.A, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

10) la norma FCL.140.A è sostituita dalla seguente:

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

11) la norma FCL.140.H è sostituita dalla seguente:

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

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

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

12) la norma FCL.215 è sostituita dalla seguente:

«FCL.215 Esame teorico

- a) I richiedenti una PPL devono dimostrare, mediante il superamento di esami sulle materie elencate di seguito, un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati.
- 1) Materie comuni:
 - regolamentazione aeronautica;
 - prestazioni umane;
 - meteorologia;
 - comunicazioni;
 - navigazione.
 - 2) 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.
- b) I richiedenti una BPL o SPL devono dimostrare, mediante il superamento di esami sulle materie elencate di seguito, un livello di conoscenza teorica appropriato ai privilegi rilasciati.
- 1) Materie comuni:
 - regolamentazione aeronautica;
 - prestazioni umane;
 - meteorologia;
 - comunicazioni.

- 2) 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;
 - navigazione.»;
- 13) alla norma FCL.205.A, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) I privilegi del titolare di una PPL(A) consistono nell'operare senza retribuzione in qualità di pilota in comando o copilota su velivoli o TMG in voli non commerciali e nell'esercitare tutti i privilegi dei titolari di una LAPL(A).»;
- 14) alla norma FCL.205.H, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) I privilegi del titolare di una PPL(H) consistono nell'operare senza retribuzione in qualità di pilota in comando o copilota su elicotteri in voli non commerciali e nell'esercitare tutti i privilegi dei titolari di una LAPL(H).»;
- 15) la norma FCL.625.IR è sostituita dalla seguente:
- «FCL.625 IR — Validità, rinnovo e ripristino**
- a) Validità
- Una IR ha validità di un anno.
- b) Rinnovo
- 1) Una IR è rinnovata nei 3 mesi immediatamente precedenti la sua data di scadenza se soddisfa i criteri per il rinnovo della pertinente categoria di aeromobili.
 - 2) Se i richiedenti decidono di soddisfare i requisiti per il rinnovo prima di quanto prescritto al punto 1), il nuovo periodo di validità decorre dalla data dei controlli di professionalità.
 - 3) I richiedenti che non superano la sezione rilevante dei controlli di professionalità IR prima della data di scadenza della IR possono esercitare i privilegi della IR solo se hanno superato tali controlli.
- c) Ripristino
- Se una IR è scaduta, ai fini del ripristino dei privilegi i richiedenti devono soddisfare i seguenti requisiti:
- 1) completare un addestramento di aggiornamento presso un'ATO, se ritenuto necessario dall'ATO per raggiungere il livello di professionalità richiesto per superare l'elemento strumentale del test di abilitazione conformemente all'appendice 9 del presente allegato;
 - 2) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato nella categoria di aeromobili pertinente;
 - 3) essere titolare della pertinente abilitazione per classe o per tipo, se non diversamente specificato nel presente allegato.
- d) Nel caso in cui la IR non sia stata rinnovata o ripristinata nei sette anni precedenti, i richiedenti le IR devono sottoporsi nuovamente all'esame teorico e al test di abilitazione IR.
- e) I titolari di IR valida su una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago sono esentati dall'obbligo di rispettare i requisiti di cui alla lettera c), punto 1), e alla lettera d) al momento del rinnovo dei privilegi IR previsti nelle licenze rilasciate a norma del presente allegato.
- f) I controlli di professionalità di cui alla lettera c), punto 2), e alla lettera e) possono essere effettuati in combinazione con i controlli di professionalità eseguiti per il ripristino della pertinente abilitazione per classe o per tipo.»;
- 16) nella norma FCL.625.A, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) Rinnovo.
- Ai fini del rinnovo di una IR(A), i richiedenti devono:
- 1) essere titolari della pertinente abilitazione per classe o per tipo, a meno che il rinnovo della IR sia richiesto in combinazione con il ripristino della relativa abilitazione per classe o per tipo;

- 2) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato, se il ripristino IR è richiesto in combinazione con il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo;
- 3) se il rinnovo della IR non è richiesto in combinazione con il rinnovo di una abilitazione per classe o per tipo:
 - i) per velivoli a equipaggio singolo, completare la sezione 3B e le parti della sezione 1 che sono rilevanti ai fini del volo previsto per i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato;
 - ii) per velivoli plurimotore, completare la sezione 6 dei controlli di professionalità per velivoli a equipaggio singolo conformemente all'appendice 9 del presente allegato con riferimento soltanto agli strumenti.
- 4) Ai fini del rinnovo di cui al punto 2), può essere utilizzato un FNPT II o un FFS che rappresenti la classe o il tipo di velivolo pertinente, a condizione che almeno uno ogni due (alternativamente) dei controlli di professionalità per il rinnovo di una IR(A) sia effettuato su un velivolo.»;

17) la norma FCL.625.H è sostituita dalla seguente:

«FCL.625.H IR(H) — Rinnovo

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

18) la norma FCL.710 è sostituita dalla seguente:

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

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

19) alla norma FCL.725, lettera b), è aggiunto il seguente punto 5):

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

20) la norma FCL.740 è sostituita dalla seguente:

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

a) Validità

Il periodo di validità delle abilitazioni per classe o per tipo è di 1 anno, con l'eccezione delle abilitazioni per classe per monomotore a equipaggio singolo, per le quali il periodo di validità è di due anni, salvo altrimenti disposto negli OSD. Se i richiedenti decidono di soddisfare i requisiti per il rinnovo prima di quanto prescritto alle norme FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL e FCL.740.As, il nuovo periodo di validità decorre dalla data dei controlli di professionalità.

b) Ripristino

Per il ripristino di un'abilitazione per classe o per tipo, il richiedente deve:

- 1) superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 del presente allegato;
- 2) completare, prima dei controlli di professionalità di cui al punto 1), un addestramento di aggiornamento presso un'ATO, se ritenuto necessario dall'ATO per raggiungere il livello di professionalità richiesto per l'impiego in sicurezza della classe o del tipo di aeromobile pertinenti, a meno che non sia titolare di un'abilitazione valida per la stessa classe o lo stesso tipo di aeromobile su una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo conformemente all'allegato 1 della convenzione di Chicago e che non sia autorizzato a esercitare i privilegi di tale abilitazione. Il richiedente può effettuare l'addestramento:
 - i) presso una DTO o un'ATO, qualora l'abilitazione scaduta riguardi un'abilitazione per classe monomotore a pistoni a non alte prestazioni, un'abilitazione per classe TMG o un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore di cui all'allegato VIII, norma DTO.GEN.110, lettera a), punto 2).c);
 - ii) presso una DTO, presso un'ATO o con un istruttore, qualora l'abilitazione sia scaduta da non più di tre anni e riguardi un'abilitazione per classe monomotore a pistoni a non alte prestazioni o un'abilitazione per classe TMG.
- 3) In deroga alla lettera b), punti 1) e 2), hanno il diritto di richiedere il rinnovo o il ripristino della pertinente abilitazione per tipo i piloti titolari di un'abilitazione per le prove in volo, rilasciata conformemente alla norma FCL.820, che hanno partecipato alle prove in volo di sviluppo, certificazione o produzione per un tipo di aeromobile e che hanno accumulato o 50 ore di tempo di volo totale o 10 ore di tempo di volo in qualità di pilota in comando in prove in volo per quel tipo nel corso dell'anno precedente la data della richiesta.»;

21) alla norma FCL.805, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

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

22) alla norma FCL.810, lettera a), punto 1), la frase introduttiva è sostituita dal testo seguente:

«1) I richiedenti devono aver completato un corso di addestramento entro un periodo massimo di 6 mesi presso una DTO o un'ATO ai fini dell'esercizio dei privilegi di una LAPL, SPL o PPL per velivoli, TMG o dirigibili in condizioni VFR notturne. Il corso deve includere:»;

23) alla norma FCL.815, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Rinnovo

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

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

24) alla norma FCL.900, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

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

- 1) in deroga alla lettera a), nel caso di istruzione di volo fornita nell'ambito di un corso di addestramento approvato in conformità del presente allegato al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, l'autorità competente rilascia un certificato di istruttore ai richiedenti che:
 - i) siano titolari di una licenza di pilota che soddisfi tutti i criteri seguenti:
 - A) è conforme all'allegato 1 della convenzione di Chicago;
 - B) è, in ogni caso, almeno una CPL nella categoria di aeromobili pertinente, con un'abilitazione o un certificato appropriati;
 - ii) soddisfino i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del certificato di istruttore;
 - iii) dimostrino all'autorità competente un livello di conoscenza delle norme europee per la sicurezza aerea adeguato all'esercizio dei privilegi in materia di istruzione in conformità al presente allegato.
- 2) Il certificato è limitato alla fornitura di istruzione di volo nell'ambito di un corso di addestramento approvato in conformità al presente allegato che soddisfa tutte le seguenti condizioni:
 - i) è erogato al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago;
 - ii) è erogato agli allievi pilota che hanno una conoscenza sufficiente della lingua in cui è fornita l'istruzione di volo.»;

25) alla norma FCL.935, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

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

26) la norma FCL.940 è sostituita dalla seguente:

«FCL.940 Validità dei certificati di istruttore

Ad eccezione del MI, e fatto salvo quanto stabilito alla norma FCL.900, lettera b), punto 1), e alla norma FCL.915, lettera e), punto 2), i certificati di istruttore sono validi per un periodo di tre anni.»;

27) la norma FCL.905.FI è sostituita dalla seguente:

«FCL.905.FI Privilegi e condizioni

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

- a) una PPL, una SPL, una BPL e una LAPL nella categoria di aeromobili appropriata;
- b) le abilitazioni per classe o per tipo per aeromobili a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo; le estensioni per classe e gruppo per palloni liberi e le estensioni per classe per volo recente per alianti;
- c) le abilitazioni per classe e per tipo per velivoli a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, in operazioni a equipaggio plurimo, purché i FI soddisfino una delle condizioni seguenti:
 - 1) essere o essere stati titolari di un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo;
 - 2) aver assolto:
 - i) almeno 500 ore come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su velivoli;
 - ii) il corso di addestramento per un MCCI conformemente alla norma FCL.930.MCCI;
- d) le abilitazioni per tipo per dirigibili a equipaggio singolo o plurimo;

- e) una CPL nella categoria di aeromobili appropriata, a condizione che i FI abbiano accumulato almeno 200 ore di istruzione di volo in detta categoria di aeromobili;
- f) l'abilitazione al volo notturno, purché i FI soddisfino tutte le condizioni seguenti:
- 1) essere qualificato al volo notturno nella categoria di aeromobili appropriata;
 - 2) aver dimostrato la capacità di impartire istruzione al volo notturno a un FI qualificato conformemente alla lettera j);
 - 3) soddisfare il requisito in materia di esperienza nel volo notturno di cui alla norma FCL.060, lettera b), punto 2);
- g) un'abilitazione al traino, al volo acrobatico o, nel caso dei FI(S), al *cloud flying*, a condizione che siano titolari di tali privilegi e che i FI abbiano dimostrato la capacità di impartire istruzione per tale abilitazione a un FI qualificato conformemente alla lettera j);
- h) una EIR o una IR nella categoria di aeromobili appropriata, purché i FI soddisfino tutte le condizioni seguenti:
- 1) aver accumulato almeno 200 ore di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR), di cui un massimo di 50 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;
 - 2) aver completato come allievi pilota il corso di addestramento IRI e aver superato una valutazione della competenza per il certificato IRI;
 - 3) soddisfare la norma FCL.915.CRI, lettera a) e le norme FCL.930.CRI e FCL.935, nel caso di velivoli plurimotore, nonché la norma FCL.910.TRI, lettera c), punto 1), e la norma FCL.915.TRI, lettera d), punto 2), nel caso di elicotteri plurimotore;
- i) le abilitazioni per classe o per tipo su aeromobili plurimotore a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, purché i FI soddisfino le condizioni seguenti:
- 1) nel caso dei velivoli, essere conformi alla norma FCL.915.CRI, lettera a), e alle norme FCL.930.CRI e FCL.935;
 - 2) nel caso degli elicotteri, essere conformi alla norma FCL.910.TRI, lettera c), punto 1), e alla norma FCL.915.TRI, lettera d), punto 2);
- j) un certificato FI, IRI, CRI, STI o MI, purché i FI soddisfino tutte le condizioni seguenti:
- 1) aver compiuto almeno 50 ore o 150 lanci di istruzione di volo su alianti nel caso dei FI(S), almeno 50 ore o 50 decolli di istruzione di volo su palloni liberi nel caso dei FI(B) e 500 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata in tutti gli altri casi;
 - 2) aver superato una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935 nella categoria di aeromobili appropriata per dimostrare a un esaminatore di istruttori di volo (FIE) la capacità di poter esercitare la funzione di istruttore per il certificato pertinente;
- k) una MPL, purché i FI soddisfino tutte le condizioni seguenti:
- 1) per la fase primaria di volo dell'addestramento, aver accumulato almeno 500 ore di volo in qualità di pilota di velivoli, di cui almeno 200 di istruzione di volo;
 - 2) per la fase dell'addestramento di base:
 - i) possedere un'abilitazione IR su velivoli plurimotore e il privilegio per esercitare la funzione di istruttore per una IR;
 - ii) aver accumulato almeno 1 500 ore di volo in operazioni a equipaggio plurimo.
 - 3) nel caso di FI già qualificati per esercitare funzioni di istruttore in corsi integrati ATP(A) o CPL(A)/IR, il requisito di cui al punto 2).ii) può essere sostituito dal completamento di un corso strutturato di addestramento comprendente:
 - i) la qualifica MCC;
 - ii) l'osservazione di cinque sessioni di istruzione di volo nella fase 3 di un corso MPL;
 - iii) l'osservazione di cinque sessioni di istruzione di volo nella fase 4 di un corso MPL;
 - iv) l'osservazione di cinque sessioni periodiche dell'operatore di addestramento al volo per i voli di linea;
 - v) il contenuto del corso MCCL.

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

28) la norma FCL.915.FI è così modificata:

a) alla lettera b), il punto 2).i) è sostituito dal seguente:

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

b) alla lettera c), il punto 2) è sostituito dal seguente:

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

29) alla norma FCL.930.FI è aggiunta la seguente lettera c):

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

30) la norma FCL.940.FI è sostituita dalla seguente:

«FCL.940.FI — Rinnovo e ripristino

a) Rinnovo

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

i) aver accumulato

A) nel caso di un FI(A) e di un FI(H), almeno 50 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata in qualità di FI, TRI, CRI, IRI, MI o esaminatore. Ai fini del rinnovo dei privilegi di istruttore per la IR, almeno 10 di tali ore di volo devono essere effettuate come istruzione di volo per una IR e devono essere compiute nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato FI;

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

C) nel caso di un FI(S), almeno 60 decolli o 30 ore di istruzione di volo su alianti, alianti a motore o TMG in qualità di FI o esaminatore;

D) nel caso di un FI(B), almeno sei ore di istruzione di volo su palloni liberi in qualità di FI o esaminatore;

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

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

2) Per almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) nel caso di FI(A) o FI(H), o un rinnovo ogni tre nel caso di FI(As), FI(S) e FI(B), i titolari del pertinente certificato FI devono superare una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.

b) Ripristino.

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

31) alla norma FCL.905.TRI, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

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

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

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

- c) nel caso di un TRI per velivoli a equipaggio singolo:
- 1) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, purché il richiedente intenda acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio singolo.

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

- i) essere o essere stato titolare di un certificato TRI per velivoli a equipaggio plurimo;
 - ii) aver accumulato almeno 500 ore su velivoli in operazioni a equipaggio plurimo e aver completato un corso di addestramento MCCI in conformità alla norma FCL.930.MCCI.
- 2) il corso MPL nella fase di base, purché sia titolare dei privilegi estesi alle operazioni a equipaggio plurimo e sia o sia stato titolare di un certificato FI(A) o IRI(A).»;
- 32) la norma FCL.910.TRI è sostituita dalla seguente:

«FCL.910.TRI — Privilegi ristretti

- a) Generalità. Se l'addestramento TRI si svolge soltanto in un FSTD, i privilegi del TRI sono ristretti all'addestramento nell'FSTD. Tale restrizione deve tuttavia includere i seguenti privilegi per condurre, nell'aeromobile:
- 1) LIFUS, a condizione che il corso di addestramento TRI comprendesse l'addestramento di cui alla norma FCL.930.TRI, lettera a), punto 4).i);
 - 2) addestramento alle operazioni di atterraggio, a condizione che il corso di addestramento TRI comprendesse l'addestramento di cui alla norma FCL.930.TRI, lettera a), punto 4).ii); o
 - 3) volo di addestramento di cui alla norma FCL.060, lettera c), punto 2), a condizione che il corso di addestramento TRI comprendesse l'addestramento di cui alla lettera a), punto 1) o punto 2).

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

- b) TRI per velivoli e per convertiplani — TRI(A) e TRI(PL). I privilegi dei TRI sono ristretti al tipo di velivolo o convertiplano con il quale si sono svolti l'addestramento e la valutazione della competenza. Se non diversamente stabilito negli OSD, ai fini dell'estensione dei privilegi dei TRI ad altri tipi, i TRI devono:
- 1) aver compiuto nei 12 mesi precedenti la richiesta almeno 15 tratte, inclusi decolli e atterraggi, sul tipo di aeromobile applicabile, delle quali un massimo di sette possono essere effettuate in un FSTD;
 - 2) aver completato le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e le parti dell'istruzione di volo del corso TRI applicabile;
 - 3) aver superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o a un TRE, qualificato in conformità della sottoparte K del presente allegato, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di un'abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.

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

- c) TRI per elicotteri — TRI(H).

- 1) I privilegi dei TRI(H) sono ristretti al tipo di elicottero nel quale è effettuata la valutazione della competenza ai fini del rilascio del certificato TRI. Salvo diversamente stabilito negli OSD, ai fini dell'estensione dei privilegi dei TRI a ulteriori tipi, i TRI devono:
 - i) aver completato le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e le parti dell'istruzione di volo del corso TRI;

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

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

- 2) Ai fini dell'estensione dei privilegi di un TRI(H) dall'equipaggio singolo all'equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicottero, il titolare deve aver compiuto almeno 100 ore di volo in operazioni a equipaggio plurimo sul tipo in questione.
 - d) In deroga alle lettere precedenti, i titolari di un certificato TRI ai quali è stata rilasciata un'abilitazione per tipo in conformità alla norma FCL.725, lettera e), hanno il diritto di ottenere l'estensione dei loro privilegi TRI a tale nuovo tipo di aeromobile.»;
- 33) alla norma FCL.915.TRI, lettera c), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«c) per un certificato TRI(SpA):

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

34) la norma FCL.930.TRI è così modificata:

a) alla lettera a), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

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

b) alla lettera a), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3) cinque ore di istruzione di volo sull'aeromobile appropriato o su un FSTD rappresentativo di tale aeromobile per aeromobili ad equipaggio singolo e 10 ore su aeromobili ad equipaggio plurimo o su un FSTD rappresentativo di tale aeromobile;»;

c) è inserito un nuovo punto 4):

«4) l'addestramento seguente, a seconda dei casi:

- i) addestramento specifico aggiuntivo prima di condurre LIFUS;
- ii) addestramento specifico aggiuntivo prima di erogare addestramento alle operazioni di atterraggio. Tale addestramento nell'FSTD deve prevedere l'addestramento per le procedure di emergenza relative all'aeromobile.»;

35) la norma FCL.935.TRI è sostituita dalla seguente:

«FCL.935.TRI Valutazione della competenza

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

36) la norma FCL.940.TRI è sostituita dalla seguente:

«FCL.940.TRI Rinnovo e ripristino

a) Rinnovo

1) Velivoli

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

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

2) Elicotteri e convertiplani

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

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

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

b) Ripristino

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

1) per i velivoli:

- i) almeno 30 tratte, inclusi decolli e atterraggi, sul tipo di velivolo applicabile, delle quali un massimo di 15 possono essere compiute in un FFS;
- ii) un addestramento di aggiornamento in qualità di TRI presso un'ATO, nel quale devono essere trattati gli elementi pertinenti del corso di addestramento TRI.

2) Per elicotteri e convertiplani:

- i) almeno 10 ore di volo, inclusi decolli e atterraggi, sul tipo di aeromobile applicabile, delle quali un massimo di cinque possono essere compiute in un FFS o in un FTD 2/3;

- ii) un addestramento di aggiornamento in qualità di TRI presso un'ATO, nel quale devono essere trattati gli elementi pertinenti del corso di addestramento TRI.
- 3) Nel caso di richiedenti che sono titolari di un certificato per più di un tipo di aeromobile all'interno della stessa categoria, la valutazione della competenza superata su uno di tali tipi di aeromobile garantisce il rinnovo del certificato TRI per gli altri tipi di cui sono titolari all'interno della stessa categoria di aeromobili, salvo diversamente stabilito negli OSD.»;
- 37) alla norma FCL.905.CRI, dopo la lettera b) è inserita la lettera b bis) seguente:
- «b bis) I privilegi dei CRI consistono nel fornire istruzione per le abilitazioni per classe e per tipo per velivoli a equipaggio singolo, con l'eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, in operazioni a equipaggio plurimo, purché i CRI soddisfino una delle condizioni seguenti:
- 1) essere o essere stati titolari di un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo;
 - 2) avere accumulato almeno 500 ore su velivoli in operazioni a equipaggio plurimo e aver completato un corso di addestramento MCCI in conformità alla norma FCL.930.MCCL.»;
- 38) alla norma FCL.930.CRI, lettera a), il punto 3) è sostituito dal seguente:
- «3) cinque ore di istruzione di volo su velivoli plurimotore o su un FSTD rappresentativo di tale classe o tipo di velivolo, delle quali almeno tre ore sul velivolo, o almeno tre ore di istruzione di volo su velivoli monomotore, fornite da un FI(A) qualificato conformemente alla norma FCL.905.FI, lettera j).»;
- 39) la norma FCL.940.CRI è sostituita dalla seguente:
- «FCL.940.CRI Rinnovo e ripristino**
- a) Ai fini del rinnovo di un certificato CRI, i richiedenti devono soddisfare, entro il periodo di validità del certificato CRI, almeno due dei tre requisiti seguenti:
- 1) condurre almeno 10 ore di istruzione di volo in qualità di CRI. Se i richiedenti sono titolari di privilegi CRI su velivoli sia monomotore sia plurimotore, tali ore di istruzione di volo devono essere suddivise in modo uguale tra velivoli monomotore e plurimotore;
 - 2) completare un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di CRI presso un'ATO o presso un'autorità competente.
 - 3) superare la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935 per velivoli plurimotore o monomotore, a seconda dei casi.
- b) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato CRI, i titolari devono aver soddisfatto il requisito di cui alla lettera a), punto 3).
- c) Ripristino
- Il certificato CRI, se è scaduto, dev'essere ripristinato se i richiedenti nel periodo di 12 mesi precedente la richiesta di ripristino hanno:
- 1) completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di CRI presso un'ATO o presso un'autorità competente.
 - 2) superato una valutazione della competenza come richiesto dalla norma FCL.935.»;
- 40) alla norma FCL.915.IRI, lettera b), il punto 2) è sostituito dal seguente:
- «2) nel caso di richiedenti un IRI(H) per elicotteri plurimotore, soddisfare i requisiti di cui alla norma FCL.905.FI, lettera h), punto 3.ii);»;
- 41) alla norma FCL.930.IRI, lettera a), il punto 3).ii) è sostituito dal seguente:
- «ii) per la IRI(H), almeno 10 ore di istruzione di volo su un elicottero, un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II/III; nel caso di richiedenti titolari di un certificato FI(H), il numero di ore è ridotto ad almeno cinque.»;
- 42) la norma FCL.905.SFI è sostituita dalla seguente:
- «FCL.905.SFI Privilegi e condizioni**
- a) I privilegi degli SFI consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo, nella categoria di aeromobili appropriata, per:
- 1) il rinnovo e il ripristino di una IR, a condizione che siano o siano stati titolari di una IR nella categoria di aeromobili pertinente;
 - 2) il rilascio di una IR, a condizione che siano o siano stati titolari di una IR nella categoria di aeromobili pertinente e abbiano completato un corso di addestramento IRI.

b) I privilegi degli SFI per velivoli a equipaggio singolo consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo per:

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

I privilegi degli SFI per velivoli a equipaggio singolo possono essere estesi all'istruzione di volo relativa alle abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, purché gli SFI soddisfino una delle condizioni seguenti:

- i) essere o essere stati titolari di un certificato TRI per velivoli ad equipaggio plurimo;
 - ii) avere accumulato almeno 500 ore su velivoli in operazioni a equipaggio plurimo e aver completato un corso di addestramento MCCI in conformità della norma FCL.930.MCCI;
- 2) i corsi di addestramento MMC e MPL nella fase di base, purché i privilegi degli SFI(SpA) siano stati estesi alle operazioni a equipaggio plurimo conformemente al punto 1).

c) I privilegi degli SFI per velivoli a equipaggio plurimo consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo per:

- 1) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli a equipaggio plurimo e, se i richiedenti intendono acquisire i privilegi per operare in operazioni a equipaggio plurimo, per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo;
- 2) il corso di addestramento MCC;
- 3) il corso MPL nelle fasi di base, intermedia e avanzata, a condizione che, per la fase di base, siano o siano stati titolari di un certificato FI(A) o IRI(A).

d) I privilegi degli SFI per elicotteri consistono nel fornire istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo per:

- 1) il rilascio, il rinnovo e il ripristino delle abilitazioni per tipo per elicotteri;
- 2) l'addestramento MCC, se gli SFI sono titolari dei privilegi di istruttore per elicotteri a equipaggio plurimo.;

43) la norma FCL.910.SFI è sostituita dalla seguente:

«FCL.910.SFI Privilegi ristretti

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

I privilegi possono essere estesi ad altri FSTD rappresentativi di altri tipi della stessa categoria di aeromobili se i titolari hanno:

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

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

44) alla norma FCL.930.SFI, lettera a), il punto 2) è sostituito dal seguente:

- «2) le parti pertinenti dell'addestramento tecnico e il contenuto della parte FSTD del programma di istruzione di volo del corso di addestramento TRI applicabile.»;

45) la norma FCL.940.SFI è sostituita dalla seguente:

«FCL.940.SFI Rinnovo e ripristino

a) Rinnovo

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

- 1) aver assolto almeno 50 ore in qualità di istruttore o esaminatore su FSTD, di cui almeno 15 ore nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato SFI;
- 2) aver completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di SFI presso un'ATO;
- 3) aver superato le corrispondenti sezioni della valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.

b) I richiedenti devono inoltre aver completato, su un FFS, i controlli di professionalità per il rilascio delle abilitazioni per tipo di aeromobile specifico, rappresentanti i tipi per i quali sono titolari dei privilegi.

c) Ai fini di almeno un rinnovo ogni due (alternativamente) di un certificato SFI, i titolari devono soddisfare il requisito di cui alla lettera a), punto 3).

d) Nel caso di un SFI titolare di un certificato per più di un tipo di aeromobile all'interno della stessa categoria, la valutazione della competenza superata su uno di tali tipi garantisce il rinnovo del certificato SFI per gli altri tipi di cui è titolare all'interno della stessa categoria di aeromobili, salvo diversamente stabilito negli OSD.

e) Ripristino

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

- 1) aver completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di SFI presso un'ATO;
- 2) aver superato la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.
- 3) aver completato, su un FSTD, un test di abilitazione per il rilascio delle abilitazioni per tipo di aeromobile specifico, rappresentanti i tipi per i quali devono essere ripristinati i privilegi.»;

46) la norma FCL.910.STI è sostituita dalla seguente:

«FCL.910.STI Privilegi ristretti

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

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

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

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

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

47) la norma FCL.915.STI è sostituita dalla seguente:

«FCL.915.STI Prerequisiti

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

- 1) essere o essere stati titolari, nei tre anni precedenti la data della richiesta, di una licenza di pilota e dei privilegi di istruttore appropriati ai corsi nei quali intendono insegnare;

- 2) aver completato in un FSTD, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data della richiesta, i controlli di professionalità pertinenti per l'abilitazione per classe o per tipo.

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

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

48) la norma FCL.940.STI è sostituita dalla seguente:

«FCL.940.STI Rinnovo e ripristino del certificato STI

a) Rinnovo

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

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

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

b) Ripristino

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

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

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

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

49) la norma FCL.1000 è sostituita dalla seguente:

«FCL.1000 Certificati di esaminatore

a) Generalità

I titolari di un certificato di esaminatore devono:

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

b) Condizioni speciali

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

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

ii) nuovi corsi di addestramento nel presente allegato.

Tale certificato è limitato ai test di abilitazione, ai controlli di professionalità e alle valutazioni della competenza necessari ai fini dell'introduzione del nuovo tipo di aeromobile o del nuovo corso di addestramento e la sua validità non deve essere in nessun caso superiore a 1 anno.

- 2) I titolari di un certificato rilasciato conformemente alla lettera b), punto 1), che intendano richiedere un certificato di esaminatore devono soddisfare i prerequisiti e i requisiti per il rinnovo stabiliti per quella categoria di certificato di esaminatore.
- 3) In caso di mancata disponibilità di un esaminatore qualificato, le autorità competenti possono di volta in volta autorizzare per l'esecuzione di test di abilitazione, controlli di professionalità e valutazioni della competenza, ispettori o esaminatori che non soddisfano i pertinenti requisiti di istruttore o per l'abilitazione per classe o per tipo di cui alla lettera a).

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

- 1) in deroga alla lettera a), nel caso di test di abilitazione e controlli di professionalità effettuati al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, l'autorità competente deve rilasciare un certificato di esaminatore ai richiedenti titolari di licenza di pilota conforme all'allegato 1 della convenzione di Chicago, a condizione che tali richiedenti:
 - i) siano titolari almeno di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato equivalente a quello per cui sono autorizzati a condurre i test di abilitazione, i controlli di professionalità o le valutazioni della competenza, e, in ogni caso, almeno di una CPL;
 - ii) siano qualificati a operare in qualità di pilota in comando sull'aeromobile durante un test di abilitazione o i controlli di professionalità condotti sull'aeromobile;
 - iii) soddisfino i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del pertinente certificato di esaminatore; e
 - iv) dimostrino all'autorità competente un livello di conoscenza delle norme europee per la sicurezza aerea adeguato all'esercizio dei privilegi di esaminatore in conformità del presente allegato.
- 2) Il certificato di cui al punto 1) dev'essere limitato alla conduzione di test di valutazione e controlli di professionalità:
 - i) al di fuori dei territori che ricadono sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago; e
 - ii) per i piloti che hanno una conoscenza sufficiente della lingua in cui è condotto il test/controllo.»;

50) la norma FCL.1005 è sostituita dalla seguente:

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

Gli esaminatori non devono condurre:

- a) test di abilitazione o valutazioni della competenza di richiedenti il rilascio di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato ai quali hanno fornito più del 25 % dell'istruzione di volo richiesta per la licenza, l'abilitazione o il certificato per il quale sono effettuati il test di abilitazione o la valutazione della competenza; e
- b) test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza quando ritengono che la loro oggettività possa essere compromessa.»;

51) la norma FCL.1025 è sostituita dalla seguente:

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

a) Validità

Un certificato di esaminatore ha validità di tre anni.

b) Rinnovo

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

- 1) aver condotto, prima della data di scadenza del certificato, almeno sei test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza;

- 2) aver completato, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato, un corso di aggiornamento per esaminatori erogato dall'autorità competente o erogato da un'ATO e approvato dall'autorità competente. Un esaminatore in possesso di un certificato per alianti e palloni liberi può aver completato, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato, un corso di aggiornamento per esaminatori erogato da una DTO e approvato dall'autorità competente;
- 3) aver condotto, nel periodo di 12 mesi immediatamente precedente la data di scadenza del certificato di esaminatore, uno dei test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza di cui al punto 1), e deve inoltre:
 - i) essere valutato da un ispettore dell'autorità competente o da un esaminatore esperto appositamente autorizzato dall'autorità competente responsabile per il certificato dell'esaminatore, o
 - ii) soddisfare i requisiti di cui alla norma FCL.1020.

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

c) Ripristino

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

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

52) la norma FCL.1005.TRE è così modificata:

- a) alla lettera a), il punto 5) è sostituito dal seguente:

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

- b) alla lettera b), il punto 4) è sostituito dal seguente:

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

53) alla norma FCL.1005.CRE, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

- «b) controlli di professionalità per:

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

54) alla norma FCL.1010.CRE, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

55) la norma FCL.1010.IRE è sostituita dalla seguente:

«FCL.1010.IRE Prerequisiti

- a) IRE(A)

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

- 1) 2 000 ore di volo in qualità di pilota di velivoli; e

2) 450 ore di volo secondo le regole del volo strumentale, di cui 250 in qualità di istruttore.

b) IRE(H)

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

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

c) IRE(As)

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

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

56) la norma FCL.1005.SFE è sostituita dalla seguente:

«FCL.1005.SFE Privilegi e condizioni

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

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

- 1) test di abilitazione e controlli di professionalità per il rilascio, il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per tipo per velivoli o convertiplani, a seconda dei casi;
- 2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino delle IR, se associati al rinnovo o al ripristino di un'abilitazione per tipo, a condizione che gli SFE abbiano superato i controlli di professionalità per il tipo di aeromobile, compresa l'abilitazione al volo strumentale nel corso dell'ultimo anno;
- 3) test di abilitazione per il rilascio della ATPL(A);
- 4) test di abilitazione per il rilascio della MPL, a condizione che gli SFE abbiano soddisfatto i requisiti di cui alla norma FCL.925; e
- 5) valutazioni della competenza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di un certificato SFI nella corrispondente categoria di aeromobili, a condizione che gli SFE abbiano assolto almeno tre anni in qualità di SFE(A) e abbiano sostenuto un addestramento specifico per la valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.1015, lettera b).

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

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

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

57) la norma FCL.1010.SFE è sostituita dalla seguente:

«FCL.1010.SFE Prerequisiti

a) SFE(A)

I richiedenti un certificato SFE(A) devono rispettare tutte le condizioni elencate di seguito.

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

- ii) essere titolari di un certificato SFI(A) per il tipo di velivolo corrispondente; e
 - iii) aver compiuto almeno 1 500 ore di volo in qualità di pilota su velivoli ad equipaggio plurimo.
- 2) Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo:
- i) essere o essere stati titolari di una CPL(A) o di una ATPL(A) e di un'abilitazione per tipo per il tipo di velivolo corrispondente;
 - ii) essere titolari di un certificato SFI(A) per la classe o il tipo di velivolo corrispondenti;
 - iii) aver compiuto almeno 500 ore di volo in qualità di pilota su velivoli ad equipaggio singolo.
- 3) Ai fini del rilascio iniziale di un certificato SFE, aver compiuto almeno 50 ore di istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo in qualità di TRI(A) o SFI(A) sul tipo corrispondente.
- b) SFE(H)
- I richiedenti un certificato SFE(H) devono rispettare tutte le condizioni seguenti:
- 1) essere o essere stati titolari di una licenza ATPL(H) e di un'abilitazione per tipo per il tipo di elicottero corrispondente;
 - 2) essere titolari di un certificato SFI(H) per il tipo di elicottero corrispondente;
 - 3) aver compiuto almeno 1 000 ore di volo in qualità di pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo;
 - 4) ai fini del rilascio iniziale di un certificato SFE, aver compiuto almeno 50 ore di istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo in qualità di TRI(H) o SFI(H) sul tipo corrispondente.»;
- 58) nell'appendice 1, i punti 1.1 e 1.2 sono sostituiti dai seguenti:
- «1.1. Ai fini del rilascio di una LAPL, il titolare di una LAPL in un'altra categoria di aeromobile ottiene il massimo dei crediti in relazione alla conoscenza teorica nelle materie comuni stabilite alla norma FCL.120. Il credito relativo alla materia «navigazione» deve tuttavia essere attribuito solo nel caso di un titolare di LAPL(A) che richiede il rilascio di una LAPL(H) o nel caso di un titolare di LAPL(H) che richiede il rilascio di una LAPL(A).
 - 1.2. Ai fini del rilascio di una LAPL(A), di una LAPL(H) o di una PPL, i titolari di PPL, CPL o ATPL in un'altra categoria di aeromobili ottengono il massimo dei crediti in relazione alla conoscenza teorica nelle materie comuni stabilite alla norma FCL.215, lettera a), punto 1).»;
- 59) nell'appendice 1, è inserito il nuovo punto 1.2 bis) seguente:
- «1.2 bis Ai fini del rilascio di una LAPL(B), di una LAPL(S), di una BPL o di una SPL, i titolari di una licenza in un'altra categoria di aeromobile ottengono il massimo dei crediti in relazione alla conoscenza teorica nelle materie comuni stabilite alla norma FCL.215, lettera b), punto 1).»;
- 60) Nell'appendice 3, parte A, punto 9), la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) 70 ore in qualità di pilota in comando, di cui un massimo di 55 possono essere effettuate in qualità di allievo pilota in comando. Il tempo di volo strumentale in qualità di allievo pilota in comando è considerato tempo di volo effettuato in qualità di pilota in comando soltanto fino a un massimo di 20 ore.»;
- 61) Nell'appendice 3, parte C, punto 8), la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) 70 ore in qualità di pilota in comando, di cui un massimo di 55 possono essere effettuate in qualità di allievo pilota in comando. Il tempo di volo strumentale in qualità di allievo pilota in comando è considerato tempo di volo effettuato in qualità di pilota in comando soltanto fino a un massimo di 20 ore.»;
- 62) Nell'appendice 3, parte D, punto 8), la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) 70 ore in qualità di pilota in comando, di cui un massimo di 55 possono essere effettuate in qualità di allievo pilota in comando.»;
- 63) Nell'appendice 3, parte E, punto 3), la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) aver accumulato 150 ore di volo;
- fatta eccezione per il requisito di 50 ore in qualità di pilota in comando su velivoli, le ore effettuate in qualità di pilota in comando in altre categorie di aeromobili possono essere contabilizzate nelle 150 ore di volo su velivoli nei seguenti casi:
- 1) 20 ore su elicotteri, se i richiedenti sono titolari di una PPL(H);
 - 2) 50 ore su elicotteri, se i richiedenti sono titolari di una CPL(H);
 - 3) 10 ore su TMG o alianti;

- 4) 20 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una PPL(As);
- 5) 50 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una CPL(As).»;
- 64) Nell'appendice 3, parte K, punto 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) aver compiuto 155 ore di volo, comprese 50 ore in qualità di pilota in comando su elicotteri, di cui almeno 10 ore di navigazione.
- Fatta eccezione per il requisito di 50 ore in qualità di pilota in comando su elicotteri, le ore effettuate in qualità di pilota in comando in altre categorie di aeromobili possono essere contabilizzate nelle 155 ore di volo su elicotteri nei seguenti casi:
- 1) 20 ore su velivoli, se i richiedenti sono titolari di una PPL(A);
- 2) 50 ore su velivoli, se i richiedenti sono titolari di una CPL(A);
- 3) 10 ore su TMG o alianti;
- 4) 20 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una PPL(As);
- 5) 50 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una CPL(As).»;
- 65) Nell'appendice 7, la tabella «CONTENUTI DEL TEST» relativa alla categoria dei velivoli è sostituita dalla tabella seguente:

«Velivoli

SEZIONE 1 — OPERAZIONI PRE-VOLO E PARTENZA

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

a	Uso del manuale di volo (o equivalente), specialmente per quanto riguarda calcolo delle prestazioni dell'aeromobile, massa e centraggio
b	Uso dei documenti ATS e dei documenti sulle condizioni meteorologiche
c	Preparazione di un piano di volo ATC e di un piano/registro di volo IFR
d	Individuazione dei radioaiuti richiesti per le procedure di partenza, arrivo e avvicinamento
e	Ispezione pre-volo
f	Minimi meteorologici
g	Rullaggio
h	Partenza PBN (se del caso): — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico della partenza
i	Istruzioni pre-decollo, decollo
j (°)	Transizione al volo strumentale
k (°)	Procedure per la partenza strumentale, comprese le partenze PBN e regolazione degli altimetri
l (°)	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 2 — MANOVRE GENERALI DI VOLO (°)

a	Controllo del velivolo con riferimento ai soli strumenti, inclusi: volo livellato a varie velocità, trim
b	Virate in salita e discesa a rateo 1 costante di velocità angolare
c	Manovra di uscita da assetti inusuali, incluse virate continue a 45° di inclinazione e virate accentuate in discesa
d (**)	Manovra di uscita dall'avvicinamento allo stallo in volo livellato, in virate in salita/discesa e in configurazione di atterraggio
e	Cruscotto ridotto: salite o discese stabilizzate, virate livellate con rateo 1 di velocità angolare e uscita su prue determinate, manovre di uscita da assetti inusuali

SEZIONE 3 — PROCEDURE IFR IN ROTTA (*)

a	Intercettazione e mantenimento della rotta, ad esempio NDB, VOR o rotta tra i punti di sorvolo
b	Uso del sistema di navigazione e dei radioaiuti
c	Volo livellato, controllo di prua, altitudine e velocità all'aria, uso della potenza, tecnica di regolazione del trim
d	Regolazione degli altimetri
e	Determinazione dei tempi e revisione degli stimati d'arrivo (ETA) (attese in rotta, se necessario)
f	Controllo dell'andamento del volo, registrazioni sul piano di volo, utilizzo del carburante, gestione degli impianti di bordo
g	Procedure di protezione dal ghiaccio, simulate se necessario
h	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 3 bis — PROCEDURE DI ARRIVO

a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti, e individuazione delle strutture, se del caso
b	Procedure di arrivo, controllo dell'altimetro
c	Limiti di altitudine e velocità, se del caso
d	Arrivo PBN (se del caso): — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'arrivo

SEZIONE 4 (*) — OPERAZIONI 3D (*)

a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti Verifica dell'angolo di traiettoria verticale Per RNP APCH: — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'avvicinamento
b	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusa l'individuazione degli aiuti alla navigazione
c (*)	Procedure di attesa
d	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
e	Controllo dei tempi in avvicinamento
f	Controllo di altitudine, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato)
g (*)	Manovra di riattaccata
h (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
i	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T

SEZIONE 5 (*) — OPERAZIONI 2D (**)

a	Sintonizzazione e controllo dei radioaiuti Per RNP APCH: — verifica che la procedura corretta sia stata caricata nel sistema di navigazione e — controllo incrociato tra il display del sistema di navigazione e il grafico dell'avvicinamento
b	Istruzioni per l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusi i controlli per la discesa, l'avvicinamento e l'atterraggio, inclusa l'individuazione degli aiuti alla navigazione
c (*)	Procedure di attesa
d	Conformità alle procedure di avvicinamento pubblicate
e	Controllo dei tempi in avvicinamento

f	Controllo di altitudine/distanza alla MAPT, velocità e prua (avvicinamento stabilizzato), <i>Stop Down Fixes (SDF)</i> , se del caso
g (*)	Manovra di riattaccata
h (*)	Procedura di mancato avvicinamento/atterraggio
i	Contatti con l'ATC – conformità, procedure R/T

SEZIONE 6 — VOLO CON AVARIA AD UN MOTORE (soltanto velivoli plurimotore) (*)

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

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

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

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

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

66) l'appendice 8 è sostituita dalla seguente:

«APPENDICE 8

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

A. Velivoli

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

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

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

B. Elicotteri

Il credito è riconosciuto soltanto se i titolari stanno rinnovando i privilegi IR per elicotteri monomotore e plurimotore a equipaggio singolo, a seconda del caso.

Se sono eseguiti un test di abilitazione o i controlli di professionalità, inclusa l'abilitazione IR, e i titolari hanno una valida:	Il credito è riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per:
Abilitazione per tipo per elicotteri ad equipaggio plurimo (MPH)	abilitazione per tipo SE (*) ; e abilitazione per tipo SP ME (*)
abilitazione per tipo SP ME ad equipaggio singolo	abilitazione per tipo SE (*) ; e abilitazione per tipo SP ME (*)
abilitazione per tipo SP ME, con limitazione a operazioni a equipaggio plurimo	abilitazione per tipo SE (*) ; e abilitazione per tipo SP ME (*) .
abilitazione per tipo SP SE ad equipaggio singolo	abilitazione per tipo SP SE ad equipaggio singolo

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

67) nell'appendice 9 la sezione B è così modificata:

a) al punto 5, lettera k), la tabella è sostituita dalla seguente:

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

b) al punto 5, nella tabella sotto la lettera l), la riga 7.2.2 è sostituita dalla seguente:

7.2.2	Le seguenti esercitazioni in relazione all'assetto: — recupero dall'assetto cabrato a vari angoli di inclinazione; e — recupero dall'assetto picchiato a vari angoli di inclinazione.	P	X	Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un velivolo'		
-------	---	---	---	--	--	--

L'allegato VI (parte ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

68) alla norma ARA.GEN.220, lettera a), i punti 11) e 12) sono sostituiti dai seguenti ed è inserito un nuovo punto 13):

- '11) le informazioni sulla sicurezza e le misure di follow-up;
- 12) il ricorso a disposizioni di flessibilità in conformità all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139; e
- 13) il processo di valutazione e autorizzazione dell'aeromobile di cui alla norma ORA.ATO.135, lettera a), e alla norma DTO.GEN.240, lettera a).';

69) è inserito il nuovo punto ARA.GEN.360 seguente:

'ARA.GEN.360 Cambiamento dell'autorità competente

- a) Al ricevimento di una richiesta formulata dal titolare di una licenza ai fini del cambiamento dell'autorità competente come indicato all'allegato I (parte FCL), norma FCL.015, lettera d), l'autorità competente ricevente deve richiedere senza indugio all'autorità competente del titolare della licenza di trasferire senza indebito ritardo la documentazione seguente:
 - 1) una verifica della licenza;
 - 2) le copie della documentazione medica del titolare della licenza detenuta da tale autorità competente in conformità delle norme ARA.GEN.220 e ARA.MED.150. La documentazione medica deve essere trasferita in conformità dell'allegato IV (parte MED), norma MED.A.015 e deve includere una sintesi della storia clinica pertinente del richiedente, verificata e firmata dall'ispettore medico.
- b) L'autorità competente che opera il trasferimento deve conservare la licenza e la documentazione medica iniziali del titolare della licenza in conformità delle norme ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 e ARA.MED.150.
- c) L'autorità competente che riceve la richiesta deve, senza indugio, rilasciare nuovamente la licenza e il certificato medico a condizione che abbia ricevuto e trattato tutta la documentazione di cui alla lettera a). Al momento della riemissione della licenza e del certificato medico, l'autorità competente che riceve la richiesta deve immediatamente richiedere al titolare della licenza di restituire sia la licenza rilasciata dall'autorità competente che ha operato il trasferimento sia la relativa documentazione medica.
- d) L'autorità competente che riceve la richiesta deve trasmettere immediatamente all'autorità competente che opera il trasferimento una notifica del rilascio della licenza e del certificato medico al titolare della licenza, dopo che quest'ultimo ha restituito la licenza e il certificato medico a norma della lettera c). L'autorità competente che opera il trasferimento è responsabile della licenza e del certificato rilasciati in origine al titolare di licenza in questione fino al ricevimento di tale notifica.';

L'allegato VII (parte ORA) al regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

70) alla norma ORA.ATO.135, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- 'a) L'ATO utilizza una flotta adeguata di aeromobili per l'addestramento o degli FSTD adeguatamente equipaggiati ai fini dei corsi di addestramento erogati. La flotta di aeromobili deve essere costituita da aeromobili che soddisfano tutti i requisiti definiti nel regolamento (UE) 2018/1139. Gli aeromobili di cui all'allegato I, lettere a), b), c) o d), del regolamento (UE) 2018/1139 possono essere utilizzati per l'addestramento purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
 - 1) l'autorità competente ha confermato nel corso di un processo di valutazione che il livello di sicurezza è equiparabile a quello definito da tutti i requisiti essenziali stabiliti nell'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139;
 - 2) l'autorità competente ha autorizzato l'impiego dell'aeromobile per l'addestramento presso l'ATO.';

L'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

71) alla norma DTO.GEN.240, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- 'a) La DTO utilizza una flotta adeguata di aeromobili per l'addestramento o degli FSTD adeguatamente equipaggiati ai fini del corso di addestramento erogato. La flotta di aeromobili deve essere costituita da aeromobili che soddisfano tutti i requisiti definiti nel regolamento (UE) 2018/1139. Gli aeromobili di cui all'allegato I, lettere a), b), c) o d), del regolamento (UE) 2018/1139 possono essere utilizzati per l'addestramento purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
 - 1) l'autorità competente ha confermato nel corso di un processo di valutazione che il livello di sicurezza è equiparabile a quello definito da tutti i requisiti essenziali stabiliti nell'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139;
 - 2) l'autorità competente ha autorizzato l'impiego dell'aeromobile per l'addestramento presso la DTO.';