

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B**      ► **M1** **REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1976 DELLA COMMISSIONE**  
del 14 dicembre 2018

che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti e per il rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta per alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ◀

(GU L 326 del 20.12.2018, pag. 64)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Regolamento di esecuzione (UE) 2020/358 della Commissione del 4 marzo 2020	L 67	57	5.3.2020
► <b><u>M2</u></b>	Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1874 della Commissione del 25 ottobre 2021	L 378	4	26.10.2021

▼ B

▼ M1

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1976 DELLA COMMISSIONE

del 14 dicembre 2018

che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti e per il rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta per alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio

▼ B

### *Articolo 1*

#### **Oggetto e ambito di applicazione**

▼ M1

1. Il presente regolamento stabilisce regole dettagliate per le operazioni di volo con alianti nonché per il rilascio e il mantenimento delle licenze di pilota e delle abilitazioni, dei privilegi e dei certificati associati per alianti, qualora tali aeromobili soddisfino le condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139.

▼ B

### *Articolo 2*

#### **Definizioni**

▼ M1

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni che seguono e, salvo che i termini siano diversamente definiti nel presente articolo, le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 1178/2011:

▼ B

- 1) «aliante»: un aeromobile più pesante dell'aria, sorretto in volo dalla reazione dinamica dell'aria a contatto con le sue superfici di portanza fisse, il cui volo libero non è dipendente da un motore;
- 2) «motore»: un dispositivo utilizzato o destinato a essere utilizzato per la propulsione di alianti a motore;
- 3) «aliante a motore»: aliante dotato di uno o più motori che, a motori inoperativi, ha le caratteristiche di un aliante;
- 4) «operazione commerciale»: qualsiasi operazione di un aliante, dietro compenso o ad altro titolo oneroso, che sia disponibile per il pubblico oppure, se non messa a disposizione del pubblico, sia svolta nel quadro di un contratto fra un operatore e un cliente, nella quale quest'ultimo non detiene alcun controllo sull'operatore;
- 5) «volo di competizione»: qualsiasi operazione di volo con aliante effettuata allo scopo di partecipare a gare o competizioni aeree, compresi le esercitazioni per tale operazione e i voli da e verso i luoghi in cui si svolgono le gare o le competizioni;
- 6) «volo dimostrativo»: qualsiasi operazione di volo con aliante effettuata a scopo di esibizione o intrattenimento nell'ambito di un evento oggetto di pubblicità aperto al pubblico, compresi le esercitazioni per tale operazione e i voli da e verso l'evento oggetto di pubblicità;

**▼B**

- 7) «volo introduttivo»: qualsiasi operazione di volo con aliante, effettuata dietro compenso o ad altro titolo oneroso, consistente in un viaggio aereo di breve durata allo scopo di attirare nuovi allievi o nuovi membri, effettuata da un'organizzazione di addestramento di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione <sup>(1)</sup> o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto;
- 8) «volo acrobatico»: una manovra intenzionale che comporta un repentino cambio dell'assetto dell'aliante, un assetto anomalo o un'accelerazione inusuale, non necessari durante il volo ordinario o durante l'addestramento per le licenze, i certificati o le abilitazioni al di fuori dell'abilitazione al volo acrobatico;
- 9) «sede principale di attività»: sede centrale o sede legale dell'operatore dell'aliante, dove vengono svolte le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo delle attività di cui al presente regolamento;

**▼M1**

- 10) «contratto di *dry lease* (noleggio senza equipaggio)»: un contratto tra imprese in virtù del quale l'impiego dell'aliante avviene sotto la responsabilità del locatario;
- 11) «licenza nazionale»: una licenza di pilota rilasciata da uno Stato membro in conformità alla legislazione nazionale prima della data di applicazione dell'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento o dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- 12) «licenza conforme alla parte SFCL»: una licenza dell'equipaggio di condotta conforme ai requisiti di cui all'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento;
- 13) «relazione di conversione»: una relazione in base alla quale una licenza può essere convertita in una licenza conforme alla parte SFCL;

**▼B***Articolo 3***Operazioni di volo**

1. Gli operatori di alianti impiegano questi ultimi in conformità ai requisiti di cui all'allegato II.

Il primo comma non si applica alle imprese di progettazione o di produzione conformi, rispettivamente, agli articoli 8 e 9 del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione <sup>(2)</sup> e che impiegano l'aliante, nell'ambito dei loro privilegi, allo scopo di introdurre o modificare tipi di alianti.

2. In conformità all'articolo 30, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (UE) 2018/1139, gli operatori di alianti possono intraprendere operazioni commerciali solo dopo aver dichiarato all'Autorità competente di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'impiego di alianti.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).

**▼B**

Il primo comma non si applica alle seguenti operazioni effettuate con alianti:

- a) operazioni effettuate in compartecipazione finanziaria, a condizione che i costi diretti del volo dell'aliante e una quota proporzionale dei costi annuali sostenuti per il rimessaggio, l'assicurazione e la manutenzione dell'aliante siano sostenuti dalle parti coinvolte;
- b) voli di competizione o voli dimostrativi, a condizione che il compenso o eventuale altro titolo oneroso per tali voli sia limitato al recupero dei costi diretti del volo dell'aliante e a una quota proporzionale dei costi annuali sostenuti per il rimessaggio, l'assicurazione e la manutenzione dell'aliante e che eventuali premi vinti non superino il valore specificato dall'autorità competente;
- c) voli introduttivi, voli per lanci con paracadute o per il traino di alianti o voli acrobatici, eseguiti da un'organizzazione di addestramento che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro e che rientri nella descrizione dei cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011, o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, a condizione che l'organizzazione impieghi gli alianti in quanto proprietaria o in base a un contratto di dry lease, che il volo non generi utili distribuiti al di fuori dell'organizzazione e che tali voli rappresentino solo un'attività marginale dell'organizzazione;
- d) voli di addestramento eseguiti da un'organizzazione di addestramento che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro e che rientri nella descrizione dei cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011.

**▼M1***Articolo 3 bis***Licenze di pilota e certificazione medica**

1. Fatto salvo il regolamento delegato (UE) della Commissione <sup>(1)</sup> i piloti degli aeromobili di cui all'articolo 1, paragrafo 1, del presente regolamento soddisfano i requisiti tecnici e rispettano le procedure amministrative di cui all'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento e all'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
2. In deroga ai privilegi dei titolari delle licenze di cui all'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento, i titolari di tali licenze possono effettuare i voli di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettere da a) a d), senza rispettare la norma SFCL.115, lettera a), punto 3, dell'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento.
3. Uno Stato membro può autorizzare gli allievi pilota che seguono corsi di addestramento per il conseguimento della licenza di pilota di aliante («SPL») a esercitare privilegi limitati senza supervisione prima che abbiano soddisfatto tutti i requisiti necessari per il rilascio di una SPL in conformità all'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento, purché siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

<sup>(1)</sup> Regolamento delegato (UE) della Commissione, del 4 marzo 2020, (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

**▼ M1**

- a) la portata dei privilegi concessi deve basarsi su una valutazione del rischio per la sicurezza effettuata dallo Stato membro tenendo conto dell'entità dell'addestramento necessario per il livello previsto di competenza che il pilota deve acquisire;
- b) i privilegi devono essere limitati:
  - i) alla totalità o a una parte del territorio nazionale dello Stato membro che rilascia l'autorizzazione; e
  - ii) agli alianti immatricolati nello Stato membro che rilascia l'autorizzazione;
- c) per l'addestramento effettuato nell'ambito dell'autorizzazione, il titolare di tale autorizzazione che chiede il rilascio di una SPL riceve crediti sulla base di una raccomandazione emessa da un'organizzazione di addestramento approvata («ATO») o di un'organizzazione di addestramento dichiarata («DTO»);
- d) ogni tre anni lo Stato membro deve presentare alla Commissione e all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («AESA») relazioni e valutazioni del rischio per la sicurezza;
- e) lo Stato membro deve monitorare l'uso delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente paragrafo al fine di garantire un livello accettabile di sicurezza aerea e adotta misure adeguate qualora venga riscontrato un aumento del rischio per la sicurezza o qualsiasi altro problema di sicurezza.

*Articolo 3 ter***Licenze e certificati medici nazionali esistenti del pilota**

1. Le licenze conformi alla parte FCL per gli alianti e i privilegi, le abilitazioni e i certificati associati, rilasciati da uno Stato membro prima della data di applicazione del presente regolamento, si considerano rilasciati in conformità al presente regolamento. Gli Stati membri sostituiscono tali licenze con licenze conformi al formato stabilito nell'allegato VI (parte ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011 quando rimettono licenze per ragioni amministrative o su richiesta dei titolari delle licenze.

2. Al momento della riemissione di licenze e dei privilegi, delle abilitazioni e dei certificati associati in conformità al paragrafo 1, lo Stato membro provvede, ove applicabile, a:

- a) trasferire tutti i privilegi fino a quel momento annotati sulle licenze conformi alla parte FCL al nuovo formato di licenza;
- b) convertire le abilitazioni al volo acrobatico rilasciate in conformità alla norma FCL.800 dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 in privilegi avanzati per il volo acrobatico in conformità alla norma SFCL.200, lettera c), dell'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento;
- c) annotare la data di scadenza di un certificato di istruttore di volo associato a una licenza conforme alla parte FCL sul libretto di volo o rilascia un documento equivalente. Dopo tale data di scadenza, i piloti esercitano i privilegi di istruttore solo se soddisfano i requisiti di cui alla norma SFCL.360 dell'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento.

**▼ M1**

3. Ai titolari di licenze nazionali per alianti rilasciate da uno Stato membro prima della data di applicazione dell'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento è consentito continuare ad esercitare i privilegi delle loro licenze fino all'8 aprile 2021. Entro tale data gli Stati membri convertono tali licenze in licenze conformi alla parte SFCL e nelle abilitazioni, nei privilegi e nei certificati associati in conformità agli elementi stabiliti in una relazione di conversione conforme ai requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi 4 e 5, del regolamento (UE) n. 1178/2011.

4. I certificati medici nazionali di idoneità del pilota associati a una licenza di cui al paragrafo 2 del presente articolo e rilasciati da uno Stato membro prima della data di applicazione dell'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento restano validi fino alla data del loro rinnovo successivo o fino all'8 aprile 2021, se precedente. Il rinnovo di tali certificati medici è conforme ai requisiti di cui all'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011.

*Articolo 3 quater***Credito per l'addestramento iniziato prima della data di applicazione del presente regolamento**

1. Per quanto riguarda il rilascio di licenze conformi alla parte SFCL e dei privilegi, delle abilitazioni o dei certificati associati in conformità all'allegato III (parte SFCL) del presente regolamento, l'addestramento iniziato prima della data di applicazione del presente regolamento in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 è considerato conforme ai requisiti di cui al presente regolamento.

2. L'addestramento iniziato prima della data di applicazione del presente regolamento o dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011, in conformità all'annesso 1 della convenzione di Chicago, è accreditato ai fini del rilascio di licenze conformi alla parte SFCL in base a una relazione di credito elaborata dallo Stato membro in consultazione con l'AESA.

3. La relazione di credito di cui al paragrafo 2 descrive la portata dell'addestramento, indica per quali requisiti della parte SFCL il credito è concesso e, se del caso, quali requisiti i richiedenti sono tenuti a soddisfare per ottenere il rilascio di una licenza conforme alla parte SFCL. La relazione di credito contiene copie di tutti i documenti necessari ad attestare la portata dell'addestramento, nonché copie dei regolamenti e delle procedure nazionali in conformità ai quali l'addestramento è stato iniziato.

*Articolo 3 quinquies***Organizzazioni di addestramento**

1. Le organizzazioni di addestramento per il conseguimento delle licenze di pilota di cui all'articolo 1, paragrafo 1, del presente regolamento soddisfano i requisiti di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011.

**▼ M1**

2. Le organizzazioni di addestramento di cui al paragrafo 1, titolari di un'approvazione rilasciata in conformità all'allegato VII (parte ORA) del regolamento (UE) n. 1178/2011, o che hanno presentato una dichiarazione in conformità all'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011 prima della data di applicazione del presente regolamento, adeguano i loro programmi di addestramento, ove necessario, entro l'8 aprile 2021.

**▼ B***Articolo 4***Entrata in vigore e applicazione**

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

Esso si applica a decorrere dal 9 luglio 2019.

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

**▼ B***ALLEGATO I***DEFINIZIONI**

[PARTE-DEF]

**▼ M1**

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni e, salvo che i termini siano altrimenti definiti nel presente allegato, le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e alla norma FCL.010 dell'allegato I (parte FCL) di tale regolamento:

**▼ B**

1. «metodi accettabili di rispondenza (AMC)»: norme non vincolanti adottate dall'Agenzia per illustrare i metodi per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione;
2. «metodi alternativi di rispondenza (AltMoC)»: metodi che propongono un'alternativa agli AMC esistenti o che propongono nuovi metodi per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione per i quali l'Agenzia non ha adottato AMC corrispondenti;
3. «pilota in comando (PIC)»: il pilota designato in comando e responsabile per lo svolgimento sicuro del volo;
4. «manuale di volo dell'aeromobile»: il documento contenente le limitazioni e le informazioni operative approvate e applicabili riguardanti l'aliante;
5. «sostanze psicoattive»: gli alcolici, gli oppiacei, i derivati della cannabis, i sedativi e gli ipnotici, la cocaina, altri psicostimolanti, allucinogeni e solventi volatili, ad eccezione della caffeina e del tabacco;
6. «fasi critiche del volo»: la corsa di decollo, la traiettoria di volo in decollo, l'avvicinamento finale, il mancato avvicinamento, l'atterraggio compresa la decelerazione in pista, e qualsiasi altra fase del volo individuata come critica dal pilota in comando per l'impiego in sicurezza dell'aliante;
7. «sito operativo»: un sito, diverso dall'aeroporto, scelto dal pilota in comando o dall'operatore per l'atterraggio o il decollo;
8. «membro dell'equipaggio»: una persona designata da un operatore a svolgere dei compiti a bordo dell'aliante sotto l'autorità del pilota in comando, qualora non si tratti del pilota in comando stesso;
9. «electronic flight bag (EFB)»: un sistema di informazione elettronico, composto di strumenti e applicazioni per l'equipaggio di condotta, che consente la memorizzazione, l'aggiornamento, la visualizzazione e l'elaborazione di funzioni EFB a sostegno delle operazioni o dei compiti di volo;
10. «merci pericolose»: articoli o sostanze tali da rappresentare un rischio per la salute, la sicurezza, i beni materiali o l'ambiente e che figurano in un elenco di merci pericolose nelle istruzioni tecniche o che sono classificate secondo tali istruzioni;
11. «istruzioni tecniche», l'ultima edizione in vigore delle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose, comprendente supplementi e addenda, pubblicata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nel documento 9284-AN/905;
12. «operazione specializzata con aliante»: qualsiasi operazione, commerciale o non commerciale, effettuata con un aliante, il cui scopo principale non è legato a tipiche attività sportive o ricreative, ma a operazioni con paracadute, voli per attività giornalistiche, televisive o cinematografiche, voli dimostrativi o attività specializzate simili;

**▼ M1**

13. «notte»: il periodo compreso tra la fine del crepuscolo serale civile e l'inizio del crepuscolo mattutino civile. Il crepuscolo civile termina la sera quando il centro del disco solare si trova sei gradi sotto la linea dell'orizzonte e inizia il mattino quando il centro del disco solare si trova sei gradi sotto la linea dell'orizzonte;
14. «test di abilitazione»: dimostrazione delle capacità finalizzata al rilascio di una licenza o di un'abilitazione, o all'estensione di un privilegio, comprendente esami orali, se necessari;
15. «valutazione della competenza»: dimostrazione delle capacità, delle conoscenze e dell'attitudine per il rilascio iniziale, il rinnovo o il ripristino di un certificato di istruttore o di esaminatore;
16. «tempo di volo»:
  - a) per gli alianti a decollo autonomo e i motoalianti da turismo, il tempo totale dal momento in cui l'aeromobile inizia il rullaggio allo scopo di decollare fino all'arresto alla fine del volo;
  - b) per gli alianti, il tempo totale dal momento in cui l'aliante inizia la corsa al suolo per il decollo fino al momento dell'arresto alla fine del volo;
17. «controllo di professionalità»: dimostrazione delle capacità finalizzata al rispetto dei requisiti di attività di volo recente stabiliti nel presente regolamento, comprendente gli esami orali, se necessari;
18. «volo come solista»: il volo durante il quale un allievo pilota è il solo occupante di un aeromobile;
19. «volo di navigazione»: un volo al di fuori della distanza di visibilità o della distanza dal campo di partenza definita dall'autorità competente utilizzando procedure di navigazione standard.

**▼B***ALLEGATO II***OPERAZIONI DI VOLO CON ALIANTE**

[PARTE SAO]

*SOTTOPARTE GEN***REQUISITI GENERALI****SAO.GEN.100 Ambito di applicazione**

In conformità all'articolo 3, la presente sottoparte stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti da ogni operatore di alianti diverso dalle imprese di progettazione o di produzione di cui al secondo comma dell'articolo 3, paragrafo 1.

**SAO.GEN.105 Autorità competente**

L'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività o, se l'operatore non ha una sede principale di attività, del luogo in cui l'operatore è stabilito o risiede. Tale autorità è soggetta ai requisiti di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 965/2012 in conformità all'articolo 1, paragrafo 7, di tale regolamento.

**SAO.GEN.110 Dimostrazione della conformità**

- a) Qualora richiesto dall'autorità competente che verifica il mantenimento della conformità da parte dell'operatore, conformemente all'allegato II, norma ARO.GEN.300, lettera a), punto 2, del regolamento (UE) n. 965/2012, l'operatore deve dimostrare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del presente regolamento.
- b) Al fine di dimostrare tale conformità, l'operatore può ricorrere ai seguenti metodi:
  - 1) metodi accettabili di rispondenza (AMC);
  - 2) metodi alternativi di rispondenza (AltMoC).

**SAO.GEN.115 Voli introduttivi**

I voli introduttivi devono essere:

- a) effettuati in condizioni di volo a vista (VFR) diurne; e
- b) sorvegliati, per quanto riguarda la sicurezza, da una persona nominata dall'organizzazione responsabile dei voli introduttivi.

**SAO.GEN.120 Reazione immediata a un problema di sicurezza**

L'operatore deve attuare:

- a) le misure di sicurezza imposte dall'autorità competente in conformità all'allegato II, norma ARO.GEN.135, lettera c), del regolamento (UE) n. 965/2012; e
- b) le direttive in materia di aeronavigabilità e le altre informazioni obbligatorie rilasciate dall'Agenzia in conformità all'articolo 77, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2018/1139.

**▼MI****Norma SAO.GEN.125 Nomina del pilota in comando**

L'operatore deve nominare pilota in comando un pilota che sia qualificato a esercitare la funzione di pilota in comando in conformità all'allegato III del presente regolamento.

**▼B****SAO.GEN.130 Responsabilità del pilota in comando**

Il pilota in comando deve:

- a) essere responsabile della sicurezza dell'aliante e di qualsiasi persona a bordo durante le operazioni con aliante;

**▼B**

- b) essere responsabile dell'inizio, della continuazione o della conclusione di un volo nell'interesse della sicurezza;
- c) garantire che tutte le procedure operative e liste di controllo (checklist) applicabili siano rispettate;
- d) iniziare il volo soltanto se è certo che sono soddisfatti tutti i requisiti operativi, come segue:
  - 1) l'aliante è idoneo al volo;
  - 2) l'aliante è debitamente immatricolato;
  - 3) gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti per l'esecuzione del volo sono installati a bordo dell'aliante e sono operativi;
  - 4) la massa dell'aliante e il baricentro sono tali da permettere la conduzione del volo entro i limiti definiti dal manuale di volo dell'aeromobile;
  - 5) tutto l'equipaggiamento e i bagagli sono sistemati correttamente e fissati in modo sicuro ed è possibile un'evacuazione di emergenza; e
  - 6) le limitazioni operative dell'aliante, come specificato nel manuale di volo dell'aeromobile, sono costantemente rispettate nel corso del volo;
- e) assicurarsi che l'ispezione pre-volo sia stata effettuata come specificato nel manuale di volo dell'aeromobile;
- f) rifiutarsi di prestare servizio su un aliante in una delle seguenti situazioni:
  - 1) qualora sia incapacitato a svolgere i propri compiti per una causa qualsiasi, quali lesioni, malattia, assunzione di farmaci, affaticamento o effetti di sostanze psicoattive, o se ritiene di non avere una perfetta efficienza fisica per altre cause;
  - 2) se non sono soddisfatti i requisiti medici applicabili;
- g) sbarcare o rifiutare il trasporto di persone o bagagli che possono costituire un potenziale pericolo per la sicurezza dell'aliante o di qualsiasi persona a bordo;
- h) vietare la presenza a bordo dell'aliante di persone visibilmente sotto l'influenza di sostanze psicoattive che potrebbero mettere in pericolo la sicurezza dell'aliante o di qualsiasi persona a bordo;
- i) garantire che durante le fasi critiche del volo, o quando ciò sia ritenuto necessario ai fini della sicurezza, tutte le persone a bordo siano sedute con la cintura di sicurezza allacciata;
- j) durante il volo:
  - 1) mantenere la cintura di sicurezza allacciata; e
  - 2) restare sempre ai comandi dell'aliante eccetto nei casi in cui un altro pilota prenda i comandi;
- k) intraprendere le azioni che ritiene necessarie qualora si verifichi una situazione di emergenza che richiede decisioni ed azioni immediate. In questi casi può, nei limiti di quanto necessario ai fini della sicurezza, deviare da regole, procedure operative e metodi stabiliti;

**▼B**

- l) interrompere un volo al più vicino aeroporto o sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico quando la sua capacità di svolgere i propri compiti sia significativamente ridotta a causa di malattia, affaticamento, mancanza di ossigeno o altro;
- m) registrare nel quaderno tecnico o giornale di rotta dell'aeromobile i dati relativi all'utilizzo e tutti i difetti noti o sospetti dell'aliante al termine del volo o di una serie di voli;
- n) in caso di incidente o inconveniente grave in cui è coinvolto l'aliante, informare l'autorità investigativa per la sicurezza dello Stato nel cui territorio si è verificato l'evento e i servizi di emergenza di tale Stato, senza indugio e usando i mezzi più veloci disponibili;
- o) in caso di interferenza illecita, presentare senza indugio una segnalazione all'autorità competente e informare l'autorità locale designata dallo Stato nel cui territorio l'interferenza illecita si è verificata; e
- p) segnalare senza indugio alla pertinente unità dei servizi del traffico aereo (ATS) le eventuali condizioni meteorologiche o di volo pericolose incontrate che potrebbero incidere sulla sicurezza di altri aeromobili.

**SAO.GEN.135 Responsabilità dei membri dell'equipaggio**

- a) Ogni membro dell'equipaggio deve essere responsabile della corretta esecuzione dei propri compiti relativi all'impiego dell'aliante.
- b) I membri dell'equipaggio non possono prestare servizio su un aliante qualora non siano in grado di svolgere i loro compiti per una causa qualsiasi, quali lesioni, malattia, assunzione di farmaci, affaticamento o effetti di sostanze psicoattive, o se ritengono di non avere una perfetta efficienza fisica per altre cause.
- c) I membri dell'equipaggio devono informare il pilota in comando qualora si verificano i seguenti eventi:
  - 1) qualsiasi errore, guasto, malfunzionamento o difetto che ritengono possa pregiudicare l'aeronavigabilità o l'impiego in sicurezza dell'aliante, compresi i sistemi di emergenza; e
  - 2) qualsiasi inconveniente.

**SAO.GEN.140 Conformità a leggi, regolamenti e procedure**

- a) Il pilota in comando e tutti gli altri membri dell'equipaggio sono tenuti a rispettare le leggi, i regolamenti e le procedure degli Stati nei quali vengono effettuate le operazioni di volo.
- b) Il pilota in comando deve avere familiarità con le leggi, i regolamenti e le procedure relativi allo svolgimento dei propri compiti, prescritti per le zone da attraversare, gli aeroporti o i siti operativi che si prevede di utilizzare e i relativi apparati di navigazione aerea.

**SAO.GEN.145 Dispositivi elettronici portatili**

A bordo dell'aliante il pilota in comando deve vietare a chiunque l'utilizzo di dispositivi elettronici portatili, compresa la «electronic flight bag (EFB)», che interferiscono con le prestazioni dei sistemi e degli equipaggiamenti dell'aliante o con la possibilità di comandarli.

**SAO.GEN.150 Merci pericolose**

- a) Il pilota in comando deve vietare a chiunque di portare merci pericolose a bordo dell'aliante.
- b) Quantità ragionevoli di articoli e sostanze che sarebbero altrimenti classificati come merci pericolose e che sono utilizzati per facilitare la sicurezza del volo, quando il trasporto a bordo dell'aliante è consigliabile per garantire la disponibilità tempestiva a scopi operativi, devono essere considerate autorizzate.

**▼B****SAO.GEN.155 Documenti, manuali e informazioni da trasportare a bordo**

- a) Tutti i seguenti documenti, manuali e informazioni o loro copie sono obbligatori a bordo di ogni volo:
- 1) il manuale di volo dell'aeromobile, o documento/i equivalente/i;
  - 2) i dettagli del piano di volo presentato all'ente ATS, qualora richiesto in conformità alla sezione 4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione <sup>(1)</sup>;
  - 3) le carte aeronautiche attuali e appropriate all'area del volo che si intende effettuare;
  - 4) ogni altro tipo di documentazione che possa essere pertinente per il volo o che è richiesta dagli Stati interessati dal volo;
  - 5) informazioni su procedure e segnali visivi utilizzati da aeromobili intercettanti e intercettati.
- b) Quando è richiesta una dichiarazione conforme alla norma SAO.DEC.100, è inoltre obbligatorio avere una copia di tale dichiarazione a bordo di ogni volo.
- c) Se non disponibili a bordo, tutti i seguenti documenti, manuali e informazioni, in originale o in copia, devono rimanere disponibili presso l'aeroporto o il sito operativo:
- 1) il certificato di immatricolazione;
  - 2) il certificato di aeronavigabilità, compresi gli allegati;
  - 3) il certificato di revisione della navigabilità;
  - 4) il certificato acustico, se emesso per un aliante a motore;
  - 5) la licenza di stazione radio, qualora l'aliante sia dotato di apparecchiature radio, conformemente alla norma SAO.IDE.130;
  - 6) il certificato (o i certificati) di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
  - 7) il giornale di rotta o equivalente.
- d) In deroga alle lettere a) e b), i documenti, i manuali e le informazioni ivi specificati possono essere conservati presso l'aeroporto o il sito operativo per i voli:
- 1) che si prevede rimangano nelle immediate vicinanze dell'aeroporto o del sito operativo; o
  - 2) che restano entro una distanza o area specificata dall'autorità competente.
- e) Su richiesta dell'autorità competente, il pilota in comando o l'operatore mette la documentazione originale a disposizione di tale autorità entro il periodo di tempo da essa specificato, non inferiore a 24 ore.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).

**▼B****SAO.GEN.160 Giornale di rotta**

Per ogni volo o serie di voli, i dettagli dell'aliante, del suo equipaggio e di ciascun viaggio devono essere registrati sotto forma di giornale di rotta o documento equivalente.

*SOTTOPARTE OP***PROCEDURE OPERATIVE****SAO.OP.100 Uso di aeroporti e siti operativi**

Il pilota in comando deve utilizzare soltanto gli aeroporti e i siti operativi che sono adeguati al tipo di aliante e alle operazioni interessate.

**SAO.OP.105 Procedure antirumore — alianti a motore**

Il pilota in comando deve tenere conto delle procedure operative per minimizzare l'effetto del rumore dell'aliante a motore, assicurando allo stesso tempo che la sicurezza abbia priorità sulla riduzione del rumore.

**SAO.OP.110 Informazioni ai passeggeri**

Il pilota in comando garantisce che prima del volo o, se appropriato, durante il volo i passeggeri siano informati in merito alle procedure normali, speciali e di emergenza.

**SAO.OP.115 Trasporto di categorie speciali di passeggeri**

Il pilota in comando garantisce che le persone che necessitano di condizioni, assistenza o dispositivi speciali durante il trasporto a bordo dell'aliante siano trasportate in condizioni che garantiscano la sicurezza dell'aliante e di qualsiasi persona o cosa trasportata a bordo.

**SAO.OP.120 Preparazione del volo**

Prima di iniziare il volo, il pilota in comando deve accertarsi che:

- a) le strutture necessarie per l'utilizzo in sicurezza dell'aliante siano adeguate al tipo di operazione prevista per il volo che si intende effettuare;
- b) le condizioni meteorologiche consentano di portare a termine il volo in sicurezza;
- c) in caso di alianti a motore e qualora si intenda fare uso del motore, che la quantità di carburante o di altra fonte di energia sia sufficiente a portare a termine il volo in sicurezza.

**SAO.OP.125 Rifornimento di combustibile e ricarica o sostituzione di batterie con persone a bordo — alianti a motore**

Quando a bordo di un aliante a motore si trova un passeggero:

- a) non può essere effettuato il rifornimento dell'aliante; e
- b) non può essere effettuata la ricarica o la sostituzione delle batterie usate per la propulsione.

**SAO.OP.130 Autorizzazione a fumare a bordo**

È vietato fumare a bordo dell'aliante durante tutte le fasi del volo.

**SAO.OP.135 Condizioni meteorologiche**

Il pilota in comando può iniziare o continuare un volo soltanto se le ultime informazioni meteorologiche disponibili indicano che è possibile effettuare un atterraggio sicuro.

**SAO.OP.140 Ghiaccio e altri depositi contaminanti — procedure a terra**

Il pilota in comando può iniziare il decollo soltanto se l'aliante è libero da qualsiasi deposito che potrebbe avere ripercussioni negative sulle prestazioni e/o sulla manovrabilità dell'aliante, salvo quando consentito dal manuale di volo dell'aeromobile.

**▼B****SAO.OP.145 Procedure di gestione del carburante o di altra fonte di energia in volo — alianti a motore**

Nel caso di alianti a motore, il pilota in comando deve verificare periodicamente durante il volo che la quantità di combustibile utilizzabile o di altra energia disponibile sia sufficiente a garantire un atterraggio in sicurezza.

**SAO.OP.150 Uso di ossigeno supplementare**

Il pilota in comando deve accertarsi che tutte le persone a bordo utilizzino l'ossigeno supplementare ogni volta che, all'altitudine del volo che si intende effettuare, il pilota in comando ritenga che la mancanza di ossigeno possa comportare una riduzione delle loro facoltà o possa avere un effetto nocivo su di loro.

**SAO.OP.155 Operazioni specializzate con aliante**

- a) Prima di iniziare un'operazione o una serie di operazioni specializzate con aliante, il pilota in comando effettua una valutazione del rischio in cui valuta la complessità dell'attività per determinare i pericoli e i rischi associati all'operazione che si intende effettuare e stabilire misure di mitigazione ove necessario.
- b) Un'operazione specializzata con aliante deve essere effettuata conformemente a una lista di controllo. Il pilota in comando deve definire la lista di controllo e garantire che sia adeguata all'attività specializzata e all'aliante usato, in base alla valutazione del rischio e tenendo conto di tutti i requisiti di cui al presente allegato. La lista di controllo deve essere facilmente accessibile su ogni volo al pilota in comando e a qualsiasi altro membro dell'equipaggio, qualora sia pertinente per lo svolgimento dei loro compiti.
- c) Il pilota in comando deve riesaminare e aggiornare periodicamente la lista di controllo qualora necessario, al fine di tenere adeguatamente conto della valutazione del rischio.

*SOTTOPARTE POL***PRESTAZIONI E LIMITAZIONI OPERATIVE****SAO.POL.100 Pesatura**

- a) La pesatura dell'aliante deve essere effettuata dal fabbricante dello stesso o in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione <sup>(1)</sup>.
- b) L'operatore deve garantire che la massa dell'aliante sia stata determinata mediante pesatura anteriormente alla prima messa in servizio. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa devono essere tenuti in considerazione e adeguatamente documentati. Tali informazioni devono essere messe a disposizione del pilota in comando. L'aliante deve essere sottoposto a una nuova pesatura se non si conoscono con esattezza gli effetti delle modifiche o delle riparazioni sulla massa.

**SAO.POL.105 Prestazioni — generalità**

Il pilota in comando può impiegare l'aliante soltanto se le prestazioni di quest'ultimo si conformano ai requisiti di cui all'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 e a qualsiasi altra restrizione applicabile al volo, allo spazio aereo, agli aeroporti o ai siti operativi utilizzati, assicurandosi che le carte e le mappe utilizzate siano le più recenti disponibili.

*SOTTOPARTE IDE***STRUMENTI, DATI ED EQUIPAGGIAMENTI****SAO.IDE.100 Strumenti ed equipaggiamenti — generalità**

- a) Gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti dalla presente sottoparte devono essere approvati in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 748/2012 oppure, per gli aeromobili immatricolati in un paese terzo, ai requisiti di aeronavigabilità dello Stato di immatricolazione, se è soddisfatta una delle seguenti condizioni:

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

**▼ B**

- 1) sono utilizzati dall'equipaggio di condotta per controllare la traiettoria di volo;
  - 2) sono utilizzati per conformarsi alle disposizioni della norma SAO.IDE.130 o SAO.IDE.135;
  - 3) sono installati in modo permanente sull'aliante.
- b) In deroga alla lettera a), per tutti i seguenti strumenti o equipaggiamenti, qualora richiesto dalla presente sottoparte, non deve essere richiesta l'approvazione:
- 1) torce portatili individuali;
  - 2) un orologio di precisione;
  - 3) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione.
- c) Gli strumenti ed equipaggiamenti devono essere facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione alla quale siede il pilota in comando o qualsiasi altro membro dell'equipaggio che deve utilizzarli.

**SAO.IDE.105 Strumenti di volo e di navigazione**

- a) Gli alianti devono essere equipaggiati di un dispositivo per misurare e indicare quanto segue:
- 1) il tempo in ore e minuti;
  - 2) l'altitudine di pressione;
  - 3) la velocità indicata;
  - 4) nel caso di alianti a motore, la direzione magnetica.
- b) Oltre a quanto indicato alla lettera a), quando le condizioni non permettono di mantenere il sentiero di volo desiderato senza riferimento a uno o più strumenti aggiuntivi e quando impiegati in cloud flying o di notte, gli alianti devono essere equipaggiati di dispositivi per misurare e indicare:
- 1) la velocità verticale;
  - 2) l'assetto o virata e sbandamento;
  - 3) la rotta magnetica.

**SAO.IDE.110 Luci operative**

Gli alianti utilizzati di notte devono essere dotati di tutto quanto segue:

- a) un sistema di luci anticollisione;
- b) luci di navigazione/posizione;
- c) un faro di atterraggio;
- d) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico dell'aliante, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per un impiego sicuro dell'aliante;
- e) una torcia portatile individuale per la postazione del pilota in comando e di qualsiasi altro membro dell'equipaggio.

**SAO.IDE.115 Ossigeno supplementare**

Gli alianti utilizzati in condizioni in cui è richiesta l'erogazione di ossigeno in conformità alla norma SAO.OP.150 devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di conservare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.

**▼B****SAO.IDE.120 Equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza — voli sull'acqua**

Il pilota in comando di un aliante impiegato in operazioni sull'acqua deve determinare, prima di iniziare il volo, i rischi di sopravvivenza delle persone trasportate a bordo dell'aliante nell'eventualità di un ammaraggio forzato. Alla luce di tali rischi, il pilota in comando determina se vi sia la necessità di trasportare l'equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza.

**SAO.IDE.125 Equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza — difficoltà delle operazioni di ricerca e salvataggio**

Gli alianti impiegati in regioni dove le operazioni di ricerca e di salvataggio potrebbero essere particolarmente difficili devono essere dotati di equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza adeguato all'area sorvolata.

**SAO.IDE.130 Apparecchiature radio**

Gli alianti devono disporre di apparecchiature radio per consentire la comunicazione richiesta conformemente all'appendice 4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 e, se il volo è effettuato nello spazio aereo di un paese terzo, al diritto di tale paese terzo.

**SAO.IDE.135 Transponder**

Gli alianti devono disporre di un transponder di radar di sorveglianza secondario (SSR) conformemente alla norma SERA.6005, lettera b), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 e, se il volo è effettuato nello spazio aereo di un paese terzo, al diritto di tale paese terzo.

*SOTTOPARTE DEC**DICHIARAZIONE***SAO.DEC.100 Dichiarazione**

- a) Nella dichiarazione di cui all'articolo 3, paragrafo 2, l'operatore deve confermare di rispettare i requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e i requisiti del presente regolamento, e dichiara che continuerà a rispettarli.
- b) L'operatore deve includere nella dichiarazione tutte le seguenti informazioni:
  - 1) il nome dell'operatore,
  - 2) il luogo della sede principale di attività dell'operatore;
  - 3) i dati di contatto dell'operatore;
  - 4) la data di inizio dell'attività e, ove pertinente, la data a decorrere dalla quale prende effetto il passaggio a una dichiarazione esistente;
  - 5) per tutti gli alianti utilizzati per operazioni commerciali; il tipo di aliante, l'immatricolazione, la base principale, il tipo di operazione e l'organizzazione di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità.
- c) Nel redigere la dichiarazione, l'operatore notifica all'autorità competente l'elenco dei metodi alternativi di rispondenza (AltMoC) per dimostrare la rispondenza nei casi richiesti in conformità alla norma SAO.GEN.110. L'elenco deve contenere i riferimenti ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) associati.
- d) Per la dichiarazione l'operatore deve utilizzare il modulo in appendice al presente allegato.

**▼B**

**SAO.DEC.105 Modifiche della dichiarazione e cessazione delle operazioni commerciali**

- a) L'operatore deve informare senza indugio l'autorità competente di qualsiasi cambiamento di circostanze che influenzi la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del presente regolamento, come dichiarata all'autorità competente, e di qualsiasi cambiamento rispetto alle informazioni di cui alla norma SAO.DEC.100, lettera b), e all'elenco di AltMoC di cui alla norma SAO.DEC.100, lettera c), inclusi nella dichiarazione o ad essa allegati.
- b) L'operatore deve informare senza indugio l'autorità competente qualora cessi di essere impegnato in operazioni commerciali con alianti.



Appendice

<b>DICHIARAZIONE</b>				
in conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione				
<b>Operatore</b>				
Nome:				
Luogo della sede principale di attività dell'operatore:				
Dati di contatto:				
<b>Operazioni con aliante</b>				
Data di inizio dell'attività commerciale e, ove pertinente, data del passaggio a una operazione commerciale esistente:				
Informazioni relative all'aliante/agli alianti usati, all'operazione commerciale/alle operazioni commerciali e alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità: <sup>(1)</sup>				
Tipo di aliante	Immatricolazione dell'aliante	Base principale	Tipo/tipi di operazioni <sup>(2)</sup>	Organizzazione di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità <sup>(3)</sup>
Ove pertinente, elenco degli AltMOC con riferimento agli AMC associati (allegato alla presente dichiarazione):				
<b>Dichiarazioni</b>				
<input type="checkbox"/> L'operatore è conforme, e continuerà a ad essere conforme, ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione. In particolare l'operatore effettua le sue operazioni commerciali in conformità ai seguenti requisiti dell'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976.. della Commissione:				
<input type="checkbox"/> Tutti gli alianti utilizzati sono in possesso di un certificato di aeronavigabilità <sup>(4)</sup> emesso in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012.				
<input type="checkbox"/> Tutti i piloti sono titolari di una licenza e di abilitazioni rilasciate o accettate in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011, come prescritto dalla norma SAO.GEN.125, di cui all'allegato II.				
<input type="checkbox"/> L'operatore informerà l'autorità competente di qualsiasi cambiamento di circostanze che influenzi la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, come dichiarata all'autorità competente mediante la presente dichiarazione, e di qualsiasi cambiamento rispetto alle informazioni e agli elenchi di AltMoC inclusi nella presente dichiarazione o ad essa allegati, come prescritto dalla norma SAO.DEC.100, lettera c), di cui all'allegato II.				
<input type="checkbox"/> L'operatore conferma che tutte le informazioni incluse nella presente dichiarazione, compresi gli allegati, sono complete e corrette.				
Data, nome e firma				

<sup>(1)</sup> Completare la tabella. Se non vi è spazio sufficiente per elencare le informazioni, allegare un elenco separato che deve essere datato e firmato.

<sup>(2)</sup> «Tipo/tipi di operazioni» si riferisce al tipo di operazioni commerciali effettuate con l'aliante.

<sup>(3)</sup> Le informazioni relative all'organizzazione responsabile della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità devono includere il nome dell'organizzazione, l'indirizzo e il riferimento al suo riconoscimento.

<sup>(4)</sup> Il certificato di aeronavigabilità qui indicato può essere un normale certificato di aeronavigabilità, un certificato ristretto di aeronavigabilità o un permesso di volo rilasciato in conformità ai requisiti dell'allegato I del regolamento (UE) n. 748/201

**▼ M1***ALLEGATO III***REQUISITI PER IL RILASCIO DELLE LICENZE DELL'EQUIPAGGIO  
DI CONDOTTA DI ALIANTI**

[PARTE SFCL]

*SOTTOPARTE GEN****REQUISITI GENERALI*****SFCL.001 Ambito di applicazione**

Il presente allegato stabilisce i requisiti per il rilascio di licenze di pilota di aliante («SPL») e dei privilegi, delle abilitazioni e dei certificati associati, nonché le condizioni per la loro validità e il loro utilizzo.

**SFCL.005 Autorità competente**

Ai fini del presente allegato l'autorità competente è un'autorità designata dallo Stato membro alla quale una persona richiede il rilascio di una SPL o dei privilegi, delle abilitazioni o dei certificati associati.

**SFCL.015 Richiesta e rilascio, rinnovo e ripristino di una SPL nonché dei privilegi, delle abilitazioni e dei certificati associati**

a) All'autorità competente deve essere presentato quanto segue nella forma e nelle modalità stabilite dalla suddetta autorità:

1. una richiesta di:

- i) rilascio di una SPL e delle abilitazioni associate;
- ii) estensione dei privilegi di una SPL, ad eccezione dei privilegi specificati alla norma SFCL.115, lettera a), punti 2 e 3, e alle norme SFCL.155, SFCL.200 e SFCL.215;
- iii) rilascio di un certificato di istruttore di volo su aliante [«FI(S)»];
- iv) rilascio, rinnovo e ripristino di un certificato di esaminatore di volo su aliante [«FE(S)»];
- v) qualsiasi modifica della SPL e dei privilegi, delle abilitazioni e dei certificati associati, ad eccezione dei privilegi di cui al sottopunto ii); e

2. se richiesto dall'autorità competente, una copia delle pertinenti voci del libretto di volo, come specificato alla norma SFCL.115, lettera d), alla norma SFCL.155, lettera b), alla norma SFCL.200, lettera f), e alla norma SFCL.215, lettera d).

b) Una richiesta di cui alla lettera a) deve essere corredata della prova che il richiedente rispetta i requisiti pertinenti stabiliti nel presente allegato e nell'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011.

c) Le eventuali limitazioni o estensioni dei privilegi concessi con una licenza, un'abilitazione o un certificato devono essere annotate sulla licenza o sul certificato dall'autorità competente, tranne che per ottenere i privilegi specificati alla lettera a), punto 1, sottopunto ii).

d) Una persona non può essere, in nessun momento, titolare di più SPL rilasciate in conformità al presente allegato.

**▼ M1**

- e) Il titolare di una licenza deve presentare le richieste di cui alla lettera a) all'autorità competente designata dallo Stato membro in cui una qualsiasi delle sue licenze è stata rilasciata in conformità al presente allegato (parte SFCL), o all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395, a seconda dei casi.
- f) Il titolare di una SPL può richiedere di cambiare autorità competente all'autorità competente designata da un altro Stato membro, ma in tal caso la nuova autorità competente deve essere la stessa per tutte le licenze di cui è titolare.
- g) I richiedenti devono chiedere il rilascio di una SPL e delle abilitazioni, dei privilegi o dei certificati associati entro sei mesi dal superamento del test di abilitazione o della valutazione della competenza.

**SFCL.030 Test pratico di abilitazione**

I richiedenti un test di abilitazione devono essere raccomandati per tale test dall'ATO o dalla DTO responsabile dell'addestramento da essi seguito, una volta che l'addestramento è stato completato. La documentazione riguardante l'addestramento deve essere messa a disposizione dell'esaminatore dall'ATO o dalla DTO.

**SFCL.035 Accreditemento del tempo di volo**

I richiedenti una SPL o un privilegio, un'abilitazione o un certificato associato ricevono i crediti corrispondenti all'intero tempo di volo effettuato come solisti, in istruzione a doppio comando o come PIC su alianti ai fini del requisito del tempo di volo totale per la licenza, il privilegio, l'abilitazione o il certificato.

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

- a) I titolari di una SPL, quando esercitano i privilegi di tale licenza, devono portare con sé tutti i seguenti documenti:
  - 1. una SPL in corso di validità;
  - 2. un certificato medico in corso di validità;
  - 3. un documento di identificazione personale recante una fotografia dell'interessato;
  - 4. dati del libretto di volo sufficienti a dimostrare la conformità ai requisiti del presente allegato.
- b) Gli allievi piloti devono portare con sé, in tutti i voli di navigazione effettuati come solisti:
  - 1. i documenti di cui alla lettera a), punti 2 e 3;
  - 2. la prova dell'autorizzazione prescritta dalla norma SFCL.125, lettera a).
- c) I titolari di una SPL o gli allievi piloti devono esibire senza indebiti ritardi, su richiesta di un rappresentante autorizzato dell'autorità competente, i documenti di cui alla lettera a) affinché siano ispezionati.
- d) In deroga alle lettere a) e b), i documenti ivi specificati possono essere conservati presso l'aeroporto o il sito operativo per i voli che rimangono:
  - 1. nelle immediate vicinanze dell'aeroporto o del sito operativo; o
  - 2. entro una distanza dall'aeroporto o dal sito operativo determinata dall'autorità competente.

▼ **M1****SFCL.050 Registrazione del tempo di volo**

I titolari di una SPL e gli allievi piloti devono mantenere una registrazione affidabile dei dettagli di tutti i voli eseguiti, nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente.

**SFCL.065 Limitazione dei privilegi dei titolari di SPL di età pari o superiore a 70 anni nelle operazioni commerciali di trasporto passeggeri su aliante**

I titolari di una SPL che hanno raggiunto l'età di 70 anni non devono esercitare la funzione di piloti di aliante in operazioni commerciali di trasporto passeggeri su aliante.

**SFCL.070 Limitazione, sospensione e revoca di licenze, privilegi, abilitazioni e certificati**

- a) Una SPL e i privilegi, le abilitazioni e i certificati associati, rilasciati in conformità al presente allegato, possono essere limitati, sospesi o revocati dall'autorità competente in conformità alle condizioni e alle procedure stabilite nell'allegato VI (parte ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011, se un titolare di SPL non soddisfa i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139 o i requisiti di cui al presente allegato nonché all'allegato II (parte SAO) del presente regolamento o all'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
- b) In caso di limitazione, sospensione o revoca della licenza, del privilegio, dell'abilitazione o del certificato in loro possesso, i titolari di una SPL devono immediatamente riconsegnare la licenza o il certificato all'autorità competente.

*SOTTOPARTE SPL***LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE («SPL»)****SFCL.115 SPL — Privilegi e condizioni**

- a) Fatto salvo il rispetto della norma SFCL.150, i privilegi dei titolari di una SPL consistono nell'esercitare la funzione di PIC su alianti:
  1. senza retribuzione nelle operazioni non commerciali;
  2. anche per il trasporto passeggeri, solo se:
    - i) soddisfano la norma SFCL.160, lettera e); e
    - ii) alternativamente:
      - A) hanno completato, successivamente al rilascio della SPL, almeno 10 ore di tempo di volo o 30 lanci o decolli e atterraggi come PIC su aliante e inoltre un volo di addestramento durante il quale i titolari devono aver dimostrato a un FI(S) di avere le competenze richieste per il trasporto passeggeri; o
      - B) essere titolari di un certificato FI(S) in conformità alla sottoparte FI;
  3. in operazioni diverse da quelle specificate al punto 1, solo se hanno:
    - i) compiuto i 18 anni di età;
    - ii) completato, successivamente al rilascio della licenza, 75 ore di tempo di volo o 200 lanci o decolli e atterraggi come PIC su aliante.
- b) In deroga alla lettera a), i titolari di una SPL che possiedono privilegi di istruttore o di esaminatore possono essere retribuiti per:
  1. la fornitura dell'istruzione di volo per la SPL;
  2. lo svolgimento di test di abilitazione e controlli di professionalità per la SPL;
  3. l'addestramento, i test e i controlli per i privilegi, le abilitazioni e i certificati associati a una SPL.

**▼ M1**

- c) I titolari di una SPL esercitano i privilegi di tale licenza solo se rispettano i requisiti applicabili di attività di volo recente e solo se il loro certificato medico, corrispondente ai privilegi esercitati, è in corso di validità.
- d) Il completamento del volo di addestramento specificato alla lettera a), punto 2, sottopunto ii), lettera A), deve essere registrato nel libretto di volo e firmato dall'istruttore responsabile del volo di addestramento.

**SFCL.120 SPL — Età minima**

I richiedenti una SPL devono avere almeno 16 anni.

**SFCL.125 SPL — Allievi piloti**

- a) Gli allievi piloti non devono volare come solisti, a meno che non vengano autorizzati in tal senso e supervisionati da un FI(S).
- b) Gli allievi pilota devono avere almeno 14 anni per essere autorizzati a volare come solisti.

**SFCL.130 SPL — Requisiti relativi al corso di addestramento e all'esperienza**

- a) I richiedenti una SPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO. Il corso deve essere adattato ai privilegi che si intende ottenere e comprendere:

1. le conoscenze teorica di cui alla norma SFCL.135;
2. almeno 15 ore di istruzione di volo su alianti, comprendenti almeno:
  - i) 10 ore di istruzione di volo a doppio comando, che deve comprendere l'istruzione di volo a doppio comando di cui al sottopunto iv), lettera A), o al sottopunto v), lettera A), a seconda dei casi;
  - ii) due ore di tempo di volo come solista sotto supervisione;
  - iii) 45 lanci o decolli e atterraggi;
  - iv) se si intende ottenere privilegi per alianti, esclusi i motoalianti (TMG), almeno sette ore di istruzione di volo su alianti, esclusi i TMG, comprendenti almeno:
    - A) tre ore di istruzione di volo a doppio comando;
    - B) alternativamente:
      - a) un volo di navigazione come solista di almeno 50 km (27 NM);  
o
      - b) un volo di navigazione a doppio comando di almeno 100 km (55 NM) che, in deroga al punto 2, sottopunto iv), può essere completato su un TMG;
  - v) se si intende ottenere privilegi per TMG, almeno sei ore di istruzione di volo su TMG, comprendenti almeno:
    - A) quattro ore di istruzione di volo a doppio comando;
    - B) un volo di navigazione come solista di almeno 150 km (80 NM) su un TMG, durante il quale deve essere effettuato un atterraggio con arresto completo in un aeroporto diverso da quello di partenza.

- b) I richiedenti che siano titolari di una licenza di pilota per un'altra categoria di aeromobili, fatta eccezione per i palloni, ricevono crediti corrispondenti al 10 % del tempo di volo totale come PIC su tale aeromobile e fino a un massimo di sette ore. In ogni caso l'ammontare del credito concesso:

**▼ M1**

1. non comprende i requisiti di cui alla lettera a), punto 2, sottopunto ii), alla lettera a), punto 2, sottopunto iv), lettera B), e alla lettera a), punto 2, sottopunto v), lettera B); e
2. per quanto riguarda la lettera a), punto 2, sottopunto iii), non supera i 10 lanci o decolli e atterraggi.

**SFCL.135 SPL — Esame delle conoscenze teoriche****a) Conoscenze teoriche**

I richiedenti una SPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenze teoriche corrispondente ai privilegi che intendono ottenere, mediante il superamento di esami sui seguenti argomenti:

1. materie comuni:
  - i) regolamentazione aeronautica;
  - ii) prestazioni umane;
  - iii) meteorologia;
  - iv) comunicazioni;
2. materie specifiche riguardanti gli alianti:
  - i) principi del volo;
  - ii) procedure operative;
  - iii) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
  - iv) conoscenza generale dell'aeromobile in relazione agli alianti;
  - v) navigazione.

**b) Responsabilità del richiedente**

1. Il richiedente deve sottoporsi all'intera serie di esami delle conoscenze teoriche per l'SPL sotto la responsabilità dell'autorità competente dello stesso Stato membro.
2. Il richiedente deve sottoporsi all'esame delle conoscenze teoriche solo se raccomandato dall'ATO o dalla DTO responsabile del suo addestramento e dopo aver completato i corrispondenti elementi del corso di addestramento relativo all'istruzione delle conoscenze teoriche fino al raggiungimento di un livello soddisfacente.
3. La raccomandazione dell'ATO o della DTO ha una validità di 12 mesi. Qualora il richiedente non si sia sottoposto ad almeno un esame delle conoscenze teoriche durante tale periodo di validità, l'ATO o la DTO stabilisce, in base alle esigenze del richiedente, l'eventuale necessità di un ulteriore addestramento.

**c) Punteggio minimo**

1. Il richiedente ottiene la sufficienza in un esame scritto delle conoscenze teoriche se ha conseguito almeno il 75 % dei punti assegnati a tale esame. Le risposte errate non danno seguito a penalizzazione.
2. Salvo diversamente specificato nel presente allegato, si ritiene che un richiedente abbia completato con successo l'esame delle conoscenze teoriche richiesto per la SPL se ha superato tutti gli esami scritti delle conoscenze teoriche richiesti entro un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del mese di calendario in cui si è sottoposto per la prima volta a un esame.
3. Il richiedente che non abbia superato uno degli esami scritti delle conoscenze teoriche dopo quattro tentativi o non abbia superato tutti gli esami nel periodo di cui al punto 2 deve ripetere la serie completa di esami scritti delle conoscenze teoriche.
4. Prima di ripetere gli esami delle conoscenze teoriche, il richiedente deve sottoporsi a un ulteriore addestramento presso un'ATO o una DTO. L'entità e la portata dell'addestramento necessario devono essere determinate dall'ATO o dalla DTO in base alle esigenze del richiedente.

**▼ M1**

## d) Periodo di validità

Il superamento degli esami delle conoscenze teoriche è valido per un periodo di 24 mesi a decorrere dal giorno in cui il richiedente ha completato con successo l'esame delle conoscenze teoriche in conformità alla lettera c), punto 2.

**SFCL.140 SPL — Accredimento delle conoscenze teoriche**

Ai fini dei requisiti delle conoscenze teoriche, i richiedenti il rilascio di una SPL ricevono crediti per le materie comuni di cui alla norma SFCL.135, lettera a), punto 1, se:

- a) sono titolari di una licenza in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395; o
- b) hanno superato gli esami delle conoscenze teoriche previsti per il conseguimento di una licenza di cui alla lettera a), purché ciò sia avvenuto entro il periodo di validità specificato alla norma SFCL.135, lettera d).

**SFCL.145 SPL — Test pratico di abilitazione**

- a) I richiedenti una SPL devono dimostrare, mediante il superamento di un test di abilitazione, di possedere la capacità di eseguire, come PIC su alianti, le procedure e manovre pertinenti con la competenza corrispondente ai privilegi che intendono ottenere.
- b) I richiedenti devono completare il test di abilitazione su un aliante, esclusi i TMG, o su un TMG, in base ai privilegi che intendono ottenere e purché il corso di addestramento in conformità alla norma SFCL.130 comprenda gli elementi di addestramento necessari per l'aeromobile in questione. Un richiedente che abbia completato un corso di addestramento, compresi gli elementi di addestramento necessari per alianti e per TMG, può sostenere 2 test di abilitazione, 1 su un aliante, esclusi i TMG, e 1 su un TMG, al fine di ottenere privilegi per entrambi gli aeromobili.
- c) Al fine di sostenere un test di abilitazione per il rilascio di una SPL, il richiedente deve prima superare gli esami delle conoscenze teoriche richiesti.

## d) Punteggio minimo

- 1. Il test di abilitazione è diviso in sezioni separate, che rappresentano tutte le diverse fasi di un volo su aliante.
- 2. Il mancato superamento di qualsiasi parte di una sezione determina per il richiedente il mancato superamento dell'intera la sezione. Il richiedente che non supera un'unica sezione può ripetere solo quella sezione. Il mancato superamento di più sezioni comporta per il richiedente la necessità di ripetere l'intero test.
- 3. Il richiedente che deve ripetere il test in conformità al punto 2 e che non ne supera una qualsiasi sezione, anche tra quelle che erano state superate in un tentativo precedente, deve sostenere nuovamente l'intero test.
- e) Il richiedente che non supera tutte le sezioni del test dopo due tentativi deve sottoporsi a un ulteriore addestramento pratico.

**SFCL.150 SPL — Privilegi per aliante e TMG**

- a) Se il test di abilitazione di cui alla norma SFCL.145 è stato superato su un aliante, esclusi i TMG, i privilegi di una SPL sono limitati agli alianti, esclusi i TMG.
- b) Nel caso di cui alla lettera a), i privilegi di una SPL sono estesi, su richiesta, ai TMG se un pilota ha:

**▼ M1**

1. completato presso un'ATO o una DTO gli elementi di addestramento di cui alla norma SFCL.130, lettera a), punto 2, sottopunto v);
2. superato un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica su un TMG. Durante tale test di abilitazione il richiedente deve inoltre dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche in relazione ai TMG nelle seguenti materie:
  - i) principi del volo;
  - ii) procedure operative;
  - iii) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
  - iv) conoscenza generale dell'aeromobile; e
  - v) navigazione.
- c) I titolari di una licenza rilasciata in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 ricevono un credito completo ai fini dei requisiti di cui alla lettera b), purché:
  1. siano in possesso di un'abilitazione alla classe dei TMG; o
  2. dispongano di privilegi TMG e rispettino i requisiti di attività di volo recente di cui all'allegato I (parte FCL), norma FCL.140.A, del regolamento (UE) n. 1178/2011.
- d) Se il test di abilitazione di cui alla norma SFCL.145 è stato completato su un TMG, i privilegi della SPL sono limitati ai TMG.
- e) Nel caso di cui alla lettera d), i privilegi della SPL sono estesi, su richiesta, agli alianti se un pilota ha:
  1. completato presso un'ATO o una DTO gli elementi di addestramento di cui alla norma SFCL.130, lettera a), punto 2, sottopunto iv), e almeno 15 lanci e atterraggi su un aliante, esclusi i TMG; e
  2. superato un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica su un aliante, esclusi i TMG. Durante tale test di abilitazione il pilota deve inoltre dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche in relazione agli alianti, esclusi i TMG, nelle seguenti materie:
    - i) principi del volo;
    - ii) procedure operative;
    - iii) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
    - iv) conoscenza generale dell'aeromobile; e
    - v) navigazione.
- f) Il completamento dell'addestramento di cui alla lettera b), punto 1, e alla lettera e), punto 1, deve essere registrato nel libretto di volo e firmato dal capo istruttore dell'ATO o della DTO responsabile dell'addestramento.

**SFCL.155 SPL — Metodi di lancio**

- a) I titolari di una SPL esercitano i loro privilegi solo utilizzando i metodi di lancio per i quali hanno completato un addestramento specifico durante il corso di addestramento in conformità alla norma SFCL.130 o alla norma SFCL.150, lettera e), punto 1, o durante un ulteriore addestramento impartito da un istruttore successivamente al rilascio della SPL. Tale addestramento specifico consiste nei seguenti elementi:

**▼ M1**

- 1) in caso di lancio con verricello e automobile, un minimo di 10 lanci con istruzione di volo a doppio comando e cinque lanci come solisti sotto supervisione;
  - 2) in caso di aerotraining o lancio autonomo, un minimo di cinque lanci con istruzione di volo a doppio comando e cinque lanci come solisti sotto supervisione. In caso di lancio autonomo, l'istruzione di volo a doppio comando può essere effettuata su TMG;
  - 3) in caso di lancio con elastico, un minimo di tre lanci effettuati con istruzione di volo a doppio comando o come solisti sotto supervisione; e
  - 4) in caso di altri metodi di lancio, un addestramento come disposto dall'autorità competente.
- b) Il completamento dell'addestramento di cui alla lettera a) deve essere registrato nel libretto di volo e firmato dal capo istruttore dell'ATO o della DTO o dall'istruttore responsabile dell'addestramento, a seconda dei casi.
- c) Al fine di mantenere i privilegi per ciascun metodo di lancio e in conformità ai requisiti di cui alle lettere a) e b), i titolari di una SPL devono completare un minimo di cinque lanci nel corso dei due anni precedenti, ad eccezione del lancio con elastico, nel qual caso devono completare solo due lanci. In caso di lancio autonomo, i lanci possono essere effettuati in lancio autonomo o mediante decolli su TMG o con una combinazione di entrambi.
- d) Per rinnovare i loro privilegi, i titolari di una SPL che non soddisfano il requisito di cui alla lettera c) devono effettuare i lanci supplementari volando a doppio comando o come solisti sotto la supervisione di un istruttore.

**SFCL.160 LAPL(H) — Requisiti di attività di volo recente**

## a) Alianti, esclusi i TMG

I titolari di una SPL esercitano i privilegi di tale licenza, esclusi i TMG, solo se negli ultimi 24 mesi prima del volo pianificato:

- 1) hanno completato, su alianti, almeno cinque ore di tempo di volo come PIC oppure volando a doppio comando o come solisti sotto la supervisione di un FI(S), comprendenti, su alianti, esclusi i TMG, almeno:
  - i) 15 lanci; e
  - ii) due voli di addestramento con un FI(S); o
- 2) hanno superato un controllo di professionalità con un FE(S) su un aliante, esclusi i TMG; il controllo di professionalità è basato sul test di abilitazione per la SPL.

## b) TMG

I titolari di una SPL esercitano i loro privilegi TMG solo se negli ultimi 24 mesi prima del volo pianificato:

- 1) hanno completato almeno 12 ore di tempo di volo come PIC oppure volando a doppio comando o come solisti sotto la supervisione di un FI(S), comprendenti, su TMG, almeno:
  - i) sei ore di tempo di volo;
  - ii) 12 decolli e atterraggi; e
  - iii) un addestramento di volo di almeno un'ora di tempo di volo totale con un istruttore; o

**▼ M1**

- 2) hanno superato un controllo di professionalità con un esaminatore; il controllo di professionalità è basato sul test di abilitazione di cui alla norma SFCL.150, lettera b), punto 2.
- c) I titolari di una SPL con privilegi per volare su TMG, che sono anche titolari di una licenza comprendente i privilegi per volare su TMG in conformità alle disposizioni di cui all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011, sono esentati dall'osservanza di quanto disposto alla lettera b).
- d) Il completamento dei voli a doppio comando, dei voli sotto supervisione e dei voli di addestramento di cui alla lettera a), punto 1, e alla lettera b), punto 1, nonché il superamento dei controlli di professionalità di cui alla lettera a), punto 2, e alla lettera b), punto 2, devono essere registrati nel libretto di volo e firmati dall'FI(S) responsabile nei casi di cui alla lettera a), punto 1, e alla lettera b), punto 1, e dal FE(S) responsabile nei casi di cui alla lettera a), punto 2, e alla lettera b), punto 2.
- e) Trasporto passeggeri

I titolari di una SPL possono trasportare passeggeri solo se nei 90 giorni precedenti hanno effettuato come PIC almeno:

- 1) tre lanci su alianti, esclusi i TMG, se i passeggeri devono essere trasportati su alianti, esclusi i TMG; o
- 2) tre decolli e atterraggi su TMG, se i passeggeri devono essere trasportati su un TMG. Per il trasporto notturno di passeggeri su un TMG, almeno uno di tali decolli e atterraggi deve essere effettuato di notte.

*SOTTOPARTE ADD**ABILITAZIONI E PRIVILEGI AGGIUNTIVI***SFCL.200 Privilegi per il volo acrobatico**

- a) I titolari di una SPL possono effettuare voli acrobatici su alianti a motore spento oppure, nei casi di cui alle lettere d) ed e), a motore acceso solo se sono in possesso dei corrispondenti privilegi per il volo acrobatico in conformità alla presente norma.
- b) I privilegi di base per il volo acrobatico:
- 1) abilitano il titolare ad effettuare voli acrobatici limitati alle seguenti manovre:
- i) traiettorie di salita e discesa con inclinazione di 45 gradi, eseguite come manovre acrobatiche;
  - ii) looping interno;
  - iii) wingover (inversione di rollio);
  - iv) otto verticale;
  - v) vite;
- 2) sono compresi nei privilegi di una SPL, dopo che un pilota ha completato:
- i) successivamente al rilascio della SPL, almeno 30 ore di tempo di volo o 120 lanci come PIC su alianti;
  - ii) un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO, comprendente:
    - A) un'istruzione delle conoscenze teoriche corrispondente ai privilegi che si intende ottenere;
    - B) un'istruzione di volo acrobatico sulle manovre di cui al punto 1.

**▼ M1**

- c) I privilegi avanzati per il volo acrobatico:
- 1) abilitano il titolare ad effettuare voli acrobatici non limitati alle manovre di cui alla lettera b), punto 1;
  - 2) sono compresi nei privilegi di una SPL, dopo che un pilota ha:
    - i) soddisfatto i requisiti di cui alla lettera b), punto 2, sottopunto i);
    - ii) completato un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO, comprendente:
      - A) un'istruzione delle conoscenze teoriche corrispondente ai privilegi che si intende ottenere;
      - B) almeno cinque ore o 20 voli di addestramento al volo acrobatico.
- d) I privilegi di base o avanzati per il volo acrobatico devono includere voli acrobatici su alianti a motore se un pilota ha ricevuto un addestramento al volo acrobatico su alianti a motore durante un corso di addestramento in conformità alla lettera b), punto 2, sottopunto ii), o alla lettera c), punto 2, sottopunto ii), a seconda dei casi.
- e) I privilegi di una SPL comprendono i privilegi avanzati per il volo acrobatico su TMG che sfruttano la potenza del motore se un pilota è o è stato in possesso di un'abilitazione al volo acrobatico in conformità alla norma FCL.800 di cui all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011, compresi i privilegi per il volo acrobatico su TMG.
- f) Il completamento del corso di addestramento di cui alla lettera b), punto 2, sottopunto ii), e alla lettera c), punto 2, sottopunto ii), e, ove applicabile, l'inclusione dell'addestramento di cui alla lettera d), devono essere registrati nel libretto di volo e firmati dal capo istruttore dell'ATO o della DTO responsabile dell'addestramento.

**SFCL.205 Abilitazione al traino di alianti e al traino di striscioni pubblicitari**

- a) I titolari di una SPL in possesso di privilegi per volare su TMG trainano alianti o striscioni pubblicitari soltanto se possiedono una corrispondente abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari in conformità alla presente norma.
- b) I richiedenti un'abilitazione al traino di alianti devono aver completato:
- 1) almeno 30 ore di tempo di volo come PIC nonché 60 decolli e atterraggi su TMG, successivamente al conseguimento dei privilegi TMG;
  - 2) un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO, comprendente:
    - i) un'istruzione delle conoscenze teoriche sulle operazioni e procedure di traino di alianti;
    - ii) almeno 10 voli di addestramento al traino di alianti, che comprendano almeno 5 voli di addestramento a doppio comando;
    - iii) nel caso del titolare di una SPL con privilegi limitati ai TMG in conformità alla norma SFCL.150, lettera d), cinque voli di familiarizzazione su un aliante lanciato da un aeromobile.

**▼ M1**

- c) I richiedenti un'abilitazione al traino di striscioni pubblicitari devono aver completato:
- 1) almeno 100 ore di tempo di volo nonché 200 decolli e atterraggi come PIC su TMG, successivamente al conseguimento dei privilegi TMG;
  - 2) un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO, comprendente:
    - i) un'istruzione delle conoscenze teoriche sulle operazioni e procedure di traino di striscioni pubblicitari;
    - ii) almeno 10 voli di addestramento al traino di striscioni pubblicitari, di cui almeno cinque a doppio comando.
- d) I richiedenti un'abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari in conformità alla presente norma che sono già in possesso di un'abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari in conformità all'allegato I (parte FCL), norma FCL.805, lettera b), del regolamento (UE) n. 1178/2011, o che hanno soddisfatto tutti i requisiti per il rilascio di tale abilitazione, a seconda dei casi:
- 1) ottengono un credito completo ai fini dei requisiti di cui alle lettere b) o c) per il conseguimento dell'abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari, a seconda dei casi, se la pertinente abilitazione al traino di cui alla lettera d) comprende i privilegi per il traino con TMG; o
  - 2) devono aver completato almeno tre voli di istruzione a doppio comando che coprano l'intero programma di addestramento al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari, a seconda dei casi, su TMG.
- e) Il completamento del corso di addestramento di cui alla lettera b), punto 2, alla lettera c), punto 2, e alla lettera d), punto 2, deve essere registrato nel libretto di volo e firmato dal capo istruttore dell'ATO o della DTO o dall'istruttore responsabile dell'addestramento, a seconda dei casi.
- f) Per esercitare i privilegi dell'abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari, il titolare dell'abilitazione deve aver completato un minimo di cinque traini durante gli ultimi due anni.
- g) Il titolare dell'abilitazione al traino di alianti che non rispetta il requisito di cui alla lettera f) deve completare i traini mancanti con un istruttore o sotto la sua supervisione prima di poter riprendere ad esercitare i suoi privilegi.

**SFCL.210 Abilitazione al volo notturno su TMG**

- a) I titolari di una SPL con privilegi per operare TMG esercitano i loro privilegi TMG in condizioni VFR notturne solo se sono in possesso di un'abilitazione al volo notturno su TMG in conformità alla presente norma.
- b) I richiedenti un'abilitazione al volo notturno su TMG devono dapprima completare un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO. Il corso deve comprendere:
- 1) un'istruzione delle conoscenze teoriche sul volo in condizioni di volo a vista (VFR) notturne;
  - 2) almeno cinque ore di tempo di volo notturno su TMG, che comprendano almeno tre ore di istruzione a doppio comando, di cui almeno:
    - i) un'ora di navigazione «*cross-country*» con almeno 1 volo di navigazione a doppio comando di almeno 50 km (27 NM);
    - ii) cinque decolli come solista; e
    - iii) cinque atterraggi con arresto completo come solista.

**▼ M1**

- c) Per completare l'addestramento notturno, il titolare di una SPL deve dapprima ultimare l'addestramento di volo strumentale di base necessario per il rilascio di una licenza di pilota privato (PPL) in conformità alle disposizioni di cui all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
- d) I richiedenti un'abilitazione al volo notturno su TMG in conformità alla presente norma ricevono un credito completo ai fini dei requisiti di cui alle lettere b) e c) se sono in possesso di un'abilitazione al volo notturno in conformità all'allegato I (parte FCL), norma FCL.810, del regolamento (UE) n. 1178/2011 o se hanno soddisfatto tutti i requisiti per il rilascio di tale abilitazione.

**SFCL.215 Privilegi per il *cloud flying* con alianti**

- a) I titolari di una SPL possono operare un aliante tra le nuvole solo se:
  - 1) gli eventuali motori sono spenti; e
  - 2) sono in possesso dei privilegi per il *cloud flying* con alianti in conformità alla presente norma.
- b) I privilegi di una SPL comprendono i privilegi per il *cloud flying* con alianti se un pilota ha completato almeno:
  - 1) 30 ore come PIC su alianti successivamente al rilascio della licenza;
  - 2) un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO, comprendente:
    - i) un'istruzione delle conoscenze teoriche;
    - ii) almeno due ore di istruzione di volo a doppio comando su alianti a motore spento, controllando l'aeromobile con il solo ausilio della strumentazione. Il 50 % massimo dell'istruzione di volo a doppio comando può tuttavia essere completato su TMG sfruttando la potenza del motore, purché tali voli di addestramento siano effettuati in condizioni meteorologiche di volo a vista VMC.
- c) Al fine di ottenere i privilegi per il *cloud flying* con alianti, il titolare di una SPL in possesso anche di un'abilitazione al volo strumentale di base (BIR) o di un'IR(A) in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o che ha soddisfatto tutti i requisiti per il rilascio di una di tali abilitazioni:
  - 1) ottiene i crediti ai fini del requisito di cui alla lettera b), punto 2, sottopunto i);
  - 2) in deroga alla lettera b), punto 2, sottopunto ii), deve completare almeno un'ora di istruzione di volo a doppio comando su un aliante, controllandolo con il solo ausilio della strumentazione.
- d) Il completamento del corso di addestramento di cui alla lettera b), punto 2, o alla lettera c), punto 2, a seconda dei casi, deve essere registrato nel libretto di volo e firmato dal capo istruttore dell'ATO o della DTO responsabile dell'addestramento.
- e) I titolari di una SPL esercitano i loro privilegi per il *cloud flying* con alianti solo se, negli ultimi due anni precedenti il *cloud flight* (volo tra le nuvole) pianificato, hanno completato almeno un'ora di tempo di volo, o cinque voli, come PIC esercitando i privilegi per il *cloud flying* con alianti.
- f) I titolari di una SPL con privilegi per il *cloud flying* con alianti che non rispettano i requisiti di cui alla lettera e) e che intendono riprendere a esercitare i loro privilegi per il *cloud flying* con alianti devono:

**▼ M1**

- 1) superare un controllo di professionalità con un FE(S); o
  - 2) effettuare il tempo di volo aggiuntivo o gli ulteriori voli richiesti alla lettera e) con un FI(S).
- g) I titolari di una SPL con privilegi per il cloud flying in possesso anche di una BIR o di una IR(A) in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 ricevono i crediti completi ai fini dei requisiti di cui alla lettera e).

*SOTTOPARTE FI***ISTRUTTORI DI VOLO***Sezione 1***Requisiti generali****SFCL.300 Certificato di istruttore di volo**

## a) Generalità

Un istruttore fornisce istruzione di volo su un aliante solo se:

- 1) è titolare di:
  - i) una SPL comprendente i privilegi, le abilitazioni e i certificati per cui l'istruzione di volo deve essere fornita;
  - ii) un certificato di istruttore di volo su aliante [FI(S)] corrispondente all'istruzione effettuata e rilasciato in conformità alla presente sottoparte;
- 2) è autorizzato a esercitare la funzione di PIC sull'aliante durante l'istruzione di volo.

## b) Istruzione fornita al di fuori del territorio degli Stati membri

- 1) In deroga alla lettera a), punto 1, in caso di istruzione di volo fornita durante un corso di addestramento approvato in conformità al presente allegato (parte SFCL) 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 di volo a un richiedente che sia titolare di una licenza di pilota di aliante conforme all'annesso 1 della convenzione di Chicago, purché il richiedente:
  - i) sia titolare almeno di una licenza comprendente, se del caso, privilegi, abilitazioni o certificati equivalenti a quelli per cui è autorizzato a fornire l'istruzione;
  - ii) rispetti i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del certificato FI(S) con i pertinenti privilegi in materia di istruzione;
  - iii) dimostri all'autorità competente di possedere un livello adeguato di conoscenza delle regole europee sulla sicurezza aerea per poter esercitare i propri privilegi in materia di istruzione in conformità al presente allegato.
- 2) Il certificato è limitato alla fornitura di istruzione di volo:
  - i) al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago;
  - ii) a un allievo pilota che abbia una conoscenza sufficiente della lingua in cui viene fornita l'istruzione di volo.

**▼ M1***Sezione 2***Certificato di istruttore di volo per alianti — FI(S)****SFCL.315 Certificato FI(S) — Privilegi e condizioni**

- a) Fatto salvo il rispetto, da parte dei richiedenti, della norma SFCL.320 e delle condizioni di seguito riportate, si rilascia un certificato FI(S) con i privilegi per effettuare l'istruzione di volo per:
- 1) una SPL;
  - 2) privilegi aggiuntivi per alianti in conformità alla norma SFCL.150, lettera e);
  - 3) metodi di lancio in conformità alla norma SFCL.155, purché il richiedente abbia completato come PIC:
    - i) in caso di aerotraining, almeno 30 lanci; o
    - ii) in caso di lancio con verricello, almeno 50 lanci;
  - 4) privilegi aggiuntivi per TMG in conformità alla norma SFCL.150, lettera b), purché il richiedente abbia:
    - i) effettuato almeno 30 ore di tempo di volo come PIC su TMG;
    - ii) completato l'addestramento di cui alla norma SFCL.330, lettera b), punto 2;
    - iii) dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione su TMG a un FI(S) qualificato in conformità al punto 7 e designato dal capo istruttore dell'ATO o della DTO;
  - 5) privilegi di base e avanzati per il volo acrobatico o privilegi per il cloud flying con alianti oppure l'abilitazione al training di alianti o l'abilitazione al training di striscioni pubblicitari, purché il richiedente:
    - i) in caso di istruzione per i privilegi di base o avanzati per il volo acrobatico, sia in possesso di privilegi avanzati per il volo acrobatico in conformità alla norma SFCL.200, lettera c);
    - ii) abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione per i privilegi o l'abilitazione pertinenti a un FI(S) qualificato in conformità alla lettera a), punto 7, e designato dal capo istruttore di un'ATO o di una DTO;
  - 6) volo notturno su TMG, purché il richiedente:
    - i) rispetti il requisito in materia di esperienza nel volo notturno di cui alla norma SFCL.160, lettera e), punto 2;
    - ii) abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione notturna su TMG a un FI(S) qualificato in conformità al punto 7, e designato dal capo istruttore di un'ATO o di una DTO;
  - 7) un certificato FI(S), purché il richiedente:
    - i) abbia completato almeno 50 ore o 150 lanci di istruzione di volo su alianti;
    - ii) in conformità alle procedure stabilite a tal fine dall'autorità competente, abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione per il certificato FI(S) a un FI(S) qualificato in conformità alla presente lettera e designato dal capo istruttore di un'ATO o di una DTO.

**▼ M1**

- b) I privilegi elencati alla lettera a) comprendono i privilegi per effettuare l'istruzione di volo per:
- 1) il rilascio della licenza, dei privilegi, delle abilitazioni o del certificato pertinenti; e
  - 2) il rinnovo e il ripristino dei pertinenti requisiti di attività di volo recente di cui al presente allegato o la conformità agli stessi, a seconda dei casi.

**SFCL.320 Certificato FI(S) — Prerequisiti e requisiti**

I richiedenti un certificato FI(S) devono:

- a) avere almeno 18 anni,
- b) rispettare i requisiti di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto i), e al punto 2 della norma SFCL.300;
- c) aver completato 100 ore di tempo di volo e 200 lanci come PIC su alianti;
- d) aver completato un corso di addestramento di istruttore in conformità alla norma SFCL.330 presso un'ATO o una DTO; e
- e) aver superato una valutazione della competenza in conformità alla norma SFCL.345.

**SFCL.325 Competenze e valutazione del FI(S)**

I richiedenti un certificato FI(S) devono seguire una formazione per acquisire le seguenti competenze:

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

**SFCL.330 FI(S) — Corso di addestramento**

- a) I richiedenti un certificato FI(S) devono dapprima superare una valutazione iniziale specifica presso un'ATO o una DTO che deve aver luogo nei 12 mesi precedenti l'inizio del corso di addestramento, per determinare se sono in grado di frequentare il corso.
- b) Il corso di addestramento FI(S) deve comprendere:
  - 1) su alianti, esclusi i TMG:
    - i) gli elementi di cui alla norma SFCL.325;
    - ii) 25 ore di insegnamento e apprendimento;
    - iii) 30 ore di istruzione delle conoscenze teoriche, compresi test per la valutazione dei progressi;
    - iv) almeno sei ore, di cui un massimo di tre ore può essere completato su TMG, o 20 lanci di istruzione di volo;

**▼ M1**

- 2) inoltre, se i privilegi del certificato FI(S) comprenderanno i privilegi di cui alla norma SFCL.315, lettera a), punti 4 e 6, almeno sei ore di istruzione di volo a doppio comando su TMG.
- c) I richiedenti che sono già titolari di un certificato di istruttore in conformità all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 o all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 ricevono i crediti completi ai fini dei requisiti di cui alla lettera b), punto 1, sottopunto ii).
- d) Quando richiede un certificato FI(S), un pilota che sia o sia stato titolare di un FI(A), (H) o (As) riceve 18 ore di crediti ai fini dei requisiti di cui alla lettera b), punto 1, sottopunto iii).

**SFCL.345 FI(S) — Valutazione della competenza**

- a) I richiedenti il rilascio di un certificato FI(S) devono superare una valutazione della competenza per dimostrare a un esaminatore qualificato in conformità alla norma SFCL.415, lettera c), la capacità di fornire istruzione a un allievo pilota affinché raggiunga il livello richiesto per il rilascio di una SPL.
- b) La valutazione deve comprendere:
  - 1) la dimostrazione delle competenze descritte nella norma SFCL.325, durante l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica;
  - 2) gli esami orali delle conoscenze teoriche concernenti i briefing di terra, pre-volo e post-volo e le dimostrazioni in volo su alianti;
  - 3) gli esercizi adeguati a valutare le competenze dell'istruttore.
- c) La valutazione della competenza per il rilascio iniziale di un certificato FI(S) deve essere effettuata su alianti, esclusi i TMG.

**SFCL.350 FI(S) — Privilegi ristretti**

- a) I privilegi di un FI(S) sono limitati all'esecuzione dell'istruzione di volo sotto la supervisione di un FI(S) non soggetto a restrizioni, designato a tale scopo dall'ATO o dalla DTO, nei casi che seguono:
  - 1) per il rilascio di una SPL;
  - 2) per l'estensione dei privilegi di una SPL a privilegi aggiuntivi per alianti o TMG in conformità alla norma SFCL.150;
  - 3) per l'estensione dei privilegi di una SPL a ulteriori metodi di lancio in conformità alla norma SFCL.155; e
  - 4) per i privilegi di base e avanzati per il volo acrobatico o i privilegi per il cloud flying con alianti oppure per l'abilitazione al traino di alianti o l'abilitazione al traino di striscioni pubblicitari.
- b) Nell'effettuare un addestramento sotto supervisione, in conformità alla lettera a), il FI(S) non dispone del privilegio di autorizzare un allievo pilota a effettuare il suo primo volo come solista o il primo volo di navigazione «cross-country» come solista.
- c) Le limitazioni di cui alle lettere a) e b) devono essere rimosse dal certificato FI(S) dopo che il FI(S) ha completato almeno 15 ore o 50 lanci di istruzione di volo riguardanti tutte le fasi di un volo su aliante. Nel caso di un FI(S) soggetto a restrizioni che rispetta la norma SFCL.330, lettera b), punto 2, 5 delle suddette 15 ore possono essere completate su TMG e 15 dei suddetti 50 lanci possono essere sostituiti da decolli e atterraggi su TMG.

**▼ M1****SFCL.360 Certificato FI(S) — Requisiti di attività di volo recente**

- a) Il titolare di un certificato FI(S) esercita i privilegi del proprio certificato solo se prima dell'esercizio pianificato di tali privilegi:
- 1) negli ultimi tre anni ha completato:
    - i) un addestramento di aggiornamento per istruttori presso un'ATO, una DTO o un'autorità competente, nel corso del quale il titolare riceve un'istruzione delle conoscenze teoriche per rinfrescare e aggiornare le conoscenze pertinenti per gli istruttori di alianti; e
    - ii) nel fornire istruzione di volo come FI(S), almeno:
      - A) 30 ore; o
      - B) 60 lanci o decolli e atterraggi; e
  - 2) negli ultimi nove anni e in conformità alle procedure stabilite a tal fine dall'autorità competente, ha dimostrato la capacità di fornire istruzione su alianti a un FI(S) qualificato in conformità alla norma SFCL.315, lettera a), punto 7, e designato dal capo istruttore di un'ATO o di una DTO.
- b) Le ore di volo effettuate come FE(S) durante i test di abilitazione, i controlli di professionalità e le valutazioni della competenza sono accreditate integralmente ai fini del requisito di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto ii).
- c) Il titolare di un certificato FI(S) che non ha completato il volo di istruzione sotto la supervisione del FI(S) in conformità alla lettera a), punto 2, e con risultati soddisfacenti per lo stesso FI(S), non può esercitare i privilegi del certificato FI(S) fino a quando non avrà completato con successo una valutazione della competenza in conformità alla norma SFCL.345.
- d) Per riprendere a esercitare i privilegi del certificato FI(S), un titolare di tale certificato che non rispetta tutti i requisiti di cui alla lettera a) deve rispettare i requisiti di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto i), e alla norma SFCL.345.

*SOTTOPARTE FE***ESAMINATORI DI VOLO***Sezione 1***Requisiti generali****SFCL.400 Certificati di esaminatore di volo su aliante**

- a) Generalità

Un esaminatore effettua test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza in conformità al presente allegato solo se:

- 1) è titolare di:
  - i) una SPL comprendente sia i privilegi, le abilitazioni e i certificati per i quali è autorizzato a effettuare test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza sia i privilegi per esercitare la funzione di istruttore;
  - ii) un certificato FE(S) comprendente i privilegi corrispondenti al test di abilitazione, al controllo di professionalità o alla valutazione della competenza effettuati, rilasciato in conformità alla presente sottoparte;
- 2) è autorizzato a esercitare la funzione di PIC su un aliante durante il test di abilitazione, il controllo di professionalità o la valutazione della competenza.

**▼ M1**

- b) Esami svolti al di fuori del territorio degli Stati membri
- 1) In deroga alla lettera a), punto 1, in caso di test di abilitazione e controlli di professionalità svolti 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 esaminatore a un richiedente che sia titolare di una licenza di pilota di aliante conforme all'annesso 1 della convenzione di Chicago, purché il richiedente:
    - i) sia titolare almeno di una licenza comprendente, se del caso, i privilegi, le abilitazioni o i certificati equivalenti a quelli per cui è autorizzato a effettuare test di abilitazione o controlli di professionalità;
    - ii) rispetti i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del pertinente certificato di esaminatore;
    - iii) dimostri all'autorità competente di possedere un livello adeguato di conoscenza delle regole dell'Unione sulla sicurezza aerea per poter esercitare i privilegi di esaminatore in conformità al presente allegato.
  - 2) Il certificato di cui al punto 1 è limitato allo svolgimento di test di valutazione e di controlli di professionalità:
    - i) al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago; e
    - ii) per un pilota con una conoscenza sufficiente della lingua in cui il test/il controllo si svolge.

**SFCL.405 Limitazione dei privilegi in caso di interessi di parte**

Un esaminatore su aliante non deve effettuare:

- a) un test di abilitazione o una valutazione della competenza per il rilascio di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato a un richiedente cui abbia fornito oltre il 50 % dell'istruzione di volo richiesta per la licenza, l'abilitazione o il certificato per cui si effettua il test di abilitazione o la valutazione della competenza; o
- b) un test di abilitazione, un controllo di professionalità o una valutazione della competenza quando ritiene che la sua oggettività possa essere compromessa.

**SFCL.410 Svolgimento dei test di abilitazione, dei controlli di professionalità e delle valutazioni della competenza**

- a) Nell'effettuare i test di abilitazione, i controlli di professionalità e le valutazioni della competenza, un esaminatore di volo su aliante deve:
  - 1) assicurarsi che sia possibile comunicare con il richiedente senza barriere linguistiche;
  - 2) verificare che il richiedente rispetti tutti i requisiti del presente allegato in merito alla qualifica, all'addestramento e all'esperienza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino della licenza, dei privilegi, dell'abilitazione o del certificato per cui si effettua il test di abilitazione, il controllo di professionalità o la valutazione della competenza;
  - 3) informare il richiedente sulle conseguenze derivanti dalla comunicazione di informazioni incomplete, imprecise o false in merito al suo addestramento e alla sua esperienza di volo.
- b) Dopo aver completato il test di abilitazione, il controllo di professionalità o la valutazione della competenza, l'esaminatore su aliante deve:
  - 1) informare il richiedente in merito ai risultati del test di abilitazione, del controllo di professionalità o della valutazione della competenza;

**▼ M1**

- 2) in caso di superamento di una valutazione della competenza a fini di rinnovo o ripristino, annotare sulla licenza o sul certificato del richiedente la nuova data di scadenza della licenza o del certificato, se espressamente autorizzato a tal fine dall'autorità competente responsabile della licenza del richiedente;
- 3) fornire al richiedente una relazione firmata concernente il test di abilitazione, il controllo di professionalità o la valutazione della competenza e presentare, senza indebiti ritardi, copie della relazione all'autorità competente responsabile della licenza del richiedente e all'autorità competente che ha rilasciato il certificato di esaminatore. La relazione deve comprendere:
  - i) una dichiarazione attestante che l'esaminatore su aliante ha ricevuto dal richiedente informazioni in merito all'esperienza e all'istruzione di quest'ultimo e che le ha ritenute conformi ai requisiti applicabili di cui al presente allegato;
  - ii) la conferma che tutte le manovre e le esercitazioni richieste sono state completate nonché informazioni in merito all'esame orale delle conoscenze teoriche, ove applicabile. In caso di mancato superamento di una parte di tali categorie, l'esaminatore deve registrare i motivi di tale valutazione;
  - iii) il risultato del test di abilitazione, del controllo di professionalità o della valutazione della competenza;
  - iv) una dichiarazione attestante che l'esaminatore su aliante ha riesaminato e applicato le procedure e i requisiti nazionali dell'autorità competente del richiedente, se l'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente non è la stessa che ha rilasciato il certificato di esaminatore;
  - v) una copia del certificato di esaminatore su aliante, indicante la portata dei suoi privilegi di esaminatore su aliante in caso di test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza di un richiedente la cui autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato di esaminatore.
- c) L'esaminatore su aliante deve mantenere per cinque anni la documentazione con informazioni dettagliate su tutti i test di abilitazione, i controlli di professionalità e le valutazioni della competenza svolti e i relativi risultati.
- d) Su richiesta dell'autorità competente responsabile per il certificato di esaminatore su aliante o dell'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente, l'esaminatore su aliante deve fornire tutta la documentazione, le relazioni e ogni altra informazione, secondo necessità, per le attività di sorveglianza.

*Sezione 2***Certificato di esaminatore di volo per alianti — FE(S)****SFCL.415 Certificato FE(S) — Privilegi e condizioni**

Fatto salvo il rispetto, da parte dei richiedenti, della norma SFCL.420 e delle condizioni che seguono, si rilascia un certificato FE(S), su richiesta, con i privilegi per condurre:

- a) test di abilitazione e controlli di professionalità per la SPL, purché il richiedente abbia completato, su alianti, esclusi i TMG, 300 ore di tempo di volo come pilota, comprendenti 150 ore di istruzione di volo o 300 lanci;
- b) test di abilitazione per l'estensione dei privilegi di una SPL ai TMG in conformità alla norma SFCL.150, lettera e), purché il richiedente abbia completato 300 ore di tempo di volo su alianti, comprendenti 50 ore di istruzione di volo su TMG;

**▼ M1**

- c) valutazioni della competenza per il rilascio di certificati FI(S) su alianti, purché il richiedente abbia:
- 1) completato almeno 500 ore di tempo di volo come pilota su alianti, comprendenti, se i privilegi del certificato FE(S) saranno esercitati su:
    - i) alianti, esclusi i TMG, almeno 10 ore o 30 lanci fornendo al richiedente l'istruzione necessaria per il conseguimento di un certificato FI(S) su alianti, esclusi i TMG;
    - ii) TMG, almeno 10 ore o 30 decolli e atterraggi fornendo al richiedente l'istruzione necessaria per il conseguimento di un certificato FI(S) su TMG;
  - 2) ricevuto un addestramento specifico durante un corso di standardizzazione per esaminatori in conformità alla norma SFCL.430.

**SFCL.420 Certificato FE(S) — Prerequisiti e requisiti**

I richiedenti un certificato FE(S) devono:

- a) rispettare i requisiti di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto i), e alla lettera a), punto 2, della norma SFCL.400;
- b) aver completato il corso di standardizzazione FE(S) in conformità alla norma SFCL.430;
- c) aver superato una valutazione della competenza in conformità alla norma SFCL.445;
- d) dimostrare di possedere la preparazione pertinente relativa ai privilegi del certificato FE(S); e
- e) dimostrare di non essere stati sottoposti ad alcuna sanzione, compresa la sospensione, la limitazione o la revoca di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato di cui sono titolari, rilasciati in conformità al presente allegato, all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o all'allegato III (parte BFCL) del regolamento 2018/395, per inosservanza del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati o di esecuzione nel corso degli ultimi tre anni.

**SFCL.430 Certificato FE(S) — Corso di standardizzazione**

- a) I richiedenti un certificato FE(S) devono frequentare un corso di standardizzazione erogato dall'autorità competente o da un'ATO o una DTO e approvato da tale autorità competente.
- b) Il corso di standardizzazione deve essere adattato ai privilegi di esaminatore di volo su aliante che si intende ottenere e consistere in un'istruzione teorica e pratica comprendente, almeno:
  - 1) lo svolgimento di due test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza per la SPL o per le abilitazioni o i certificati associati;
  - 2) un'istruzione sui requisiti applicabili del presente allegato e sui requisiti applicabili delle operazioni di volo, sullo svolgimento di test di abilitazione, controlli di professionalità, valutazioni della competenza e relative documentazione e relazioni;
- 3) un briefing riguardante:
  - i) le procedure amministrative nazionali;
  - ii) i requisiti per la protezione dei dati personali;
  - iii) la responsabilità dell'esaminatore;
  - iv) l'assicurazione infortuni dell'esaminatore;
  - v) le tariffe nazionali; e

▼ **M1**

- vi) le delucidazioni sulle modalità di accesso alle informazioni contenute nei sottopunti da i) a v) quando si conducono test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza di un richiedente la cui autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato di esaminatore.
- c) Il titolare di un certificato FE(S) non può condurre test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza di un richiedente la cui autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato di esaminatore, a meno che detto titolare non abbia riesaminato le ultime informazioni disponibili riguardanti le pertinenti procedure nazionali dell'autorità competente del richiedente.

**SFCL.445 Certificato FE(S) — Valutazione della competenza**

Ai fini del rilascio iniziale di un certificato FE(S), il richiedente deve dimostrare la propria competenza in qualità di FE(S) a un ispettore dell'autorità competente o a un esaminatore esperto espressamente autorizzato in tal senso dall'autorità competente responsabile per il certificato FE(S). Durante la valutazione della competenza il richiedente deve effettuare un test di abilitazione, un controllo di professionalità o una valutazione della competenza, compresi il briefing, lo svolgimento del test di abilitazione, del controllo di professionalità o della valutazione della competenza, e la valutazione della persona sottoposta al test, al controllo o alla valutazione, il *debriefing* e la registrazione della documentazione.

**SFCL.460 Certificato FE(S) — Validità, rinnovo e ripristino**

- a) Un certificato FE(S) è valido per un periodo di cinque anni.
- b) Un certificato FE(S) viene rinnovato se il suo titolare:
  - 1) durante il periodo di validità del certificato FE(S) ha completato un corso di aggiornamento per esaminatori erogato dall'autorità competente o da un'ATO o una DTO e approvato da tale autorità competente, nel corso del quale il titolare riceve un'istruzione delle conoscenze teoriche per rinfrescare e aggiornare le conoscenze pertinenti per gli esaminatori su aliante;
  - 2) negli ultimi 24 mesi precedenti la fine del periodo di validità del certificato ha dimostrato di possedere la capacità di condurre test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza a un ispettore dell'autorità competente o a un esaminatore espressamente autorizzato in tal senso dall'autorità competente responsabile per il certificato FE(S).
- c) Il titolare di un certificato FE(S) che sia titolare anche di uno o più certificati di esaminatore per altre categorie di aeromobili in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 può ottenere, di concerto con l'autorità competente, il rinnovo congiunto di tutti i certificati di esaminatore di cui è titolare.
- d) Qualora un certificato FE(S) sia scaduto, il titolare deve rispettare i requisiti di cui alla lettera b), punto 1, e alla norma SFCL.445 prima di poter riprendere a esercitare i privilegi del certificato FE(S).
- e) Un certificato FE(S) può essere rinnovato o ripristinato solo se il richiedente dimostra il mantenimento della conformità ai requisiti di cui alla norma SFCL.410 e i requisiti di cui alla norma SFCL.420, lettere d) ed e).