

Gazzetta ufficiale

L 123

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

57° anno
24 aprile 2014

Sommario

II *Atti non legislativi*

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) n. 379/2014 della Commissione, del 7 aprile 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio** 1

IT

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

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

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 379/2014 DELLA COMMISSIONE

del 7 aprile 2014

recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) È necessario che gli operatori e il personale responsabili dell'esercizio di determinati aeromobili soddisfino i pertinenti requisiti essenziali stabiliti all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (2) In conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 è necessario che la Commissione adotti le necessarie norme di attuazione per stabilire le condizioni per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile. Tali norme dovrebbero in primo luogo tener conto della complessità degli aeromobili, delle organizzazioni e delle operazioni degli aeromobili, nonché i rischi connessi ai differenti tipi di operazioni.
- (3) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione⁽²⁾ stabilisce le norme di attuazione relative alle operazioni commerciali di trasporto aereo effettuate con aeromobili ed elicotteri. È necessario inoltre prevedere norme relative alle operazioni commerciali di trasporto aereo effettuate con palloni e alianti al fine di conformarsi ai principi fondamentali e all'applicabilità del regolamento (CE) n. 216/2008. Inoltre, le specificità di alcune operazioni commerciali con aeromobili ed elicotteri, che iniziano e si concludono nello stesso aerodromo o sito operativo, devono essere trattate in maniera appropriata in base alle loro dimensioni e portata e ai rischi connessi.
- (4) Il regolamento (UE) n. 800/2013 della Commissione⁽³⁾ modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 al fine di includere norme relative alle operazioni non commerciali, in funzione della complessità degli aeromobili. È inoltre necessario modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 al fine di tener conto dell'attuale stato dell'arte e per assicurare misure proporzionate relative a determinate attività rigorosamente definite effettuate con aeromobili non complessi e per le organizzazioni che vi partecipano.

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 800/2013 della Commissione, del 14 agosto 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 227 del 24.8.2013, pag. 1).

- (5) È necessario inoltre includere norme relative alle operazioni effettuate con velivoli, elicotteri, palloni e alianti tenendo conto degli aspetti particolari di tali operazioni e dei rischi connessi. Per motivi di proporzionalità non sarebbe opportuno sottoporre tutti gli operatori commerciali a certificazione, in particolare per quanto concerne gli operatori commerciali specializzati. Anche se di natura commerciale, tali operatori potrebbero essere sottoposti ad una dichiarazione di capacità, invece di un certificato. Tuttavia, le condizioni applicabili a talune operazioni commerciali specializzate ad alto rischio, che mettono in pericolo dei terzi a terra, devono specificate per motivi di sicurezza e pertanto tali operazioni devono essere soggette ad autorizzazione.
- (6) È opportuno pertanto modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 di conseguenza.
- (7) Allo scopo di garantire una transizione agevole e un livello elevato di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, è necessario che le misure attuative rispecchino lo stato dell'arte, incluse le migliori pratiche, e il progresso tecnico e scientifico nel settore delle operazioni di volo. È quindi opportuno prendere in considerazione i requisiti tecnici e le procedure amministrative adottati sotto gli auspici dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e delle Autorità aeronautiche comuni europee fino al 30 giugno 2009, nonché la legislazione in vigore relativa a un ambiente nazionale specifico.
- (8) È necessario concedere tempo sufficiente all'industria aeronautica e alle amministrazioni degli Stati membri per adeguarsi al nuovo quadro normativo.
- (9) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea ha preparato delle proposte di norme attuative e le ha presentate, a titolo di parere, alla Commissione a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è modificato come segue:

- (1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate relative alle operazioni commerciali di trasporto aereo effettuate con aeromobili, elicotteri, palloni e alianti, tra cui le ispezioni a terra di operatori che si trovano sotto la sorveglianza in materia di sicurezza di un altro Stato membro, quando atterrano in aerodromi situati nel territorio soggetto alle disposizioni del trattato.
2. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme dettagliate sulle condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca di certificati di operatori di aeromobili, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 216/2008, impegnati in operazioni commerciali di trasporto aereo, sui privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati, nonché sulle condizioni alle quali le operazioni vengono proibite, limitate o sottoposte a determinate condizioni nell'interesse della sicurezza.
3. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme dettagliate per le condizioni e le procedure per la dichiarazione che devono presentare, e per la loro sorveglianza, gli operatori che effettuano operazioni commerciali specializzate e operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi, comprese le operazioni specializzate di aeromobili a motore complessi.
4. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme dettagliate concernenti le condizioni alle quali determinati operazioni commerciali specializzate ad alto rischio sono soggette ad autorizzazione a fini di sicurezza, nonché le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle autorizzazioni.

5. Il presente regolamento non si applica alle operazioni di volo che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 216/2008.

6. Il presente regolamento non si applica alle operazioni di volo con palloni frenati e dirigibili, nonché ai voli con palloni frenati.».

(2) L'articolo 2 è così modificato:

a) al primo paragrafo sono aggiunti i punti seguenti:

- «(7) “operazione specializzata”, un'operazione diversa dal trasporto aereo commerciale quando l'aeromobile è utilizzato per attività specializzate come agricoltura, costruzioni, aerofotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea;
- (8) “operazione commerciale specializzata ad alto rischio”, un'operazione commerciale specializzata effettuata con aeromobile su un'area in cui la sicurezza dei terzi a terra possa essere messa in pericolo in caso di emergenza, o, come stabilito dall'autorità competente del luogo in cui l'operazione viene condotta, un'operazione commerciale specializzata effettuata con aeromobile che, a causa della sua natura specifica e del contesto locale in cui viene condotta, comporta un rischio elevato, in particolare per terzi che si trovino a terra;
- (9) “volo introduttivo”, un volo effettuato dietro compenso o altro titolo oneroso consistente in un viaggio aereo di breve durata, offerto da un'organizzazione di addestramento approvata o da un'organizzazione creata con l'obiettivo di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, al fine di attirare nuovi tirocinanti o nuovi membri;
- (10) “volo di competizione”, attività nella quale l'aeromobile è utilizzato per gare o competizioni aeree, nonché quando l'aeromobile viene utilizzato per praticare gare o competizioni aeree e per raggiungere o abbandonare luoghi dove si svolgono gare o competizioni;
- (11) “volo dimostrativo”, attività di volo effettuata deliberatamente a scopo di esibizione o intrattenimento nell'ambito di un evento oggetto di pubblicità aperto al pubblico, anche quando l'aeromobile è utilizzato a scopo di esercitazione per tale attività e quando viene utilizzato per raggiungere o abbandonare l'evento oggetto di pubblicità.»;

b) al secondo paragrafo, «VII» è sostituito da «VIII».

(3) L'articolo 5 è così modificato:

a) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

«1 bis. Gli operatori impegnati in operazioni CAT che iniziano e si concludono nello stesso aerodromo/sito operativo con velivoli con prestazioni di classe B o elicotteri non complessi devono ottemperare alle disposizioni pertinenti degli allegati III e IV.»;

b) i paragrafi 3, 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

«3. Gli operatori di velivoli ed elicotteri a motore complessi che effettuano operazioni non commerciali dichiarano la loro capacità e i mezzi per ottemperare alle loro responsabilità relative all'esercizio di aeromobili e utilizzano gli aeromobili in conformità alle disposizioni di cui agli allegati III e VI. Tali operatori, invece, quando sono impegnati in operazioni non commerciali specializzate utilizzano l'aeromobile in conformità alle disposizioni di cui agli allegati III e VIII.

4. Gli operatori di velivoli a motore non complessi, di elicotteri, nonché di palloni e alianti, che effettuano operazioni non commerciali, incluse operazioni non commerciali specializzate, devono utilizzare l'aeromobile in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.

5. Le organizzazioni di addestramento che hanno la loro sede principale d'attività in uno Stato membro e sono approvate in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011 quando svolgono attività di addestramento al volo verso, all'interno o in uscita dall'Unione utilizzano:

- a) velivoli ed elicotteri a motore complessi in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VI;
- b) velivoli ed elicotteri a motore non complessi nonché palloni e alianti in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.;
- c) sono aggiunti i seguenti paragrafi 6 e 7:

«6. Gli operatori utilizzano solo un aeromobile a fini di operazioni commerciali specializzate come specificato agli allegati III e VIII.

7. I voli che si svolgono immediatamente prima, durante o immediatamente dopo operazioni specializzate e sono direttamente connessi a tali operazioni sono effettuati in conformità ai paragrafi 3, 4 e 6, secondo pertinenza. Fatta eccezione per le operazioni con paracadute, a bordo devono trovarsi non più di sei persone indispensabili alla missione, esclusi i membri dell'equipaggio.»

(4) L'articolo 6 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è soppresso;
- b) è inserito il seguente paragrafo 4 bis:

«4 bis. In deroga all'articolo 5, paragrafo 1) e 6), le seguenti operazioni con aeromobili a motore non complessi possono essere condotte in conformità all'allegato VII:

- a) voli in compartecipazione finanziaria da parte di privati, a condizione che il costo diretto sia condiviso da tutti gli occupanti dell'aeromobile, incluso il pilota e che il numero di persone che condividono i costi diretti sia limitato a 6;
- b) voli nell'ambito di competizioni o voli dimostrativi, a condizione che il compenso o qualsiasi titolo oneroso versato per tali voli sia limitato al recupero dei costi diretti e ad un contributo proporzionato ai costi annuali, nonché a premi non superiori a un valore specificato dall'autorità competente;
- c) voli introduttivi, lanci con paracadute, traino di alianti o voli acrobatici effettuati da un'organizzazione di addestramento che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro e sia approvata in conformità al 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'aeromobile sia operato dall'organizzazione a titolo di proprietà o di "dry lease" (noleggio senza equipaggio), che il volo non sia in grado di generare utili distribuiti al di fuori dell'organizzazione, e che qualora vi partecipino non membri dell'organizzazione, tali voli rappresentino solo un'attività marginale dell'organizzazione.»

(5) L'articolo 8 è così modificato:

- a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Le operazioni CAT con elicotteri, le operazioni CAT con palloni e le operazioni CAT con alianti devono essere conformi alle norme nazionali.»;

- b) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

«4. Le operazioni non commerciali, comprese le operazioni non commerciali specializzate, effettuate con velivoli ed elicotteri a motore complessi, nonché le operazioni commerciali specializzate con velivoli, elicotteri, palloni e alianti devono continuare a essere condotte in conformità alla normativa nazionale applicabile sulla limitazione dei tempi di volo fino a quando le relative norme di attuazione siano adottate e vengano applicate.».

(6) All'articolo 10, il paragrafo 3, è così modificato:

- a) alla lettera a) «allegato III» è sostituito da «allegati II e III»;
- b) alla lettera b) «allegati V, VI e VII» è sostituito da «allegati II, V, VI e VII».

(7) All'articolo 10 sono aggiunti i seguenti paragrafi 4, 5, 6 e 7:

«4. In deroga al secondo comma del paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni degli allegati II, III, VII e VIII alle operazioni specializzate fino al 21 aprile 2017.

5. In deroga al secondo comma del paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni degli allegati II, III e IV alle:

- a) operazioni CAT che iniziano e si concludono nello stesso aerodromo/sito operativo con velivoli con prestazioni di classe B o elicotteri non complessi fino al 21 aprile 2017; nonché
- b) Le operazioni CAT con palloni e alianti fino al 21 aprile 2017.

6. Quando uno Stato membro si avvale della deroga di cui al paragrafo 5, lettera a), si applicano le seguenti norme:

- a) nel caso dei velivoli, all'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 e alle relative deroghe nazionali, in conformità all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3922/91;
- b) nel caso degli elicotteri, alle norme nazionali.

7. Quando uno Stato membro si avvale delle deroghe di cui ai paragrafi 3, 4 e 5, ne informa la Commissione e l'Agenzia. Tale comunicazione descrive le ragioni che giustificano la deroga in questione e la sua durata, nonché il programma di attuazione con le azioni previste e il relativo calendario.».

(8) Gli allegati da I a VII del regolamento (UE) n. 965/2012 sono modificati come indicato nell'allegato I al presente regolamento.

(9) Un allegato VIII (Parte-SPO) è aggiunto al regolamento (UE) n. 965/2012, come indicato nell'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio 2014.

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

Fatto a Bruxelles, il 7 aprile 2014

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

(1) L'allegato I del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

a) Il titolo è sostituito da «Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII».

b) È inserita la voce seguente:

«11 bis. “massa a vuoto del pallone”, la massa determinata pesando il pallone con tutte le attrezzature installate come specificato nel manuale di volo.».

c) il punto 40 è sostituito dal seguente:

«40. “noleggio senza equipaggio (dry lease Agreement)”, un contratto tra imprese ai sensi del quale un aeromobile è operato sotto il certificato di operatore aereo (AOC) del locatario o, nel caso di operazioni commerciali diverse dal CAT, sotto la responsabilità del locatario.».

d) È inserita la voce seguente:

«117 bis. “Specialista di mansione”, una persona designata dall'operatore o da un terzo, o che opera come un'impresa, che svolge compiti a terra direttamente connessi con un'attività specializzata o esegue compiti specializzati a bordo o dall'aeromobile.».

e) Il punto 120 è sostituito dal seguente:

«120. “carico pagante”, la massa totale di passeggeri, bagagli, carico ed equipaggiamenti specialistici trasportati a mano e, tranne che per gli palloni, compresa la zavorra.».

f) Il punto 127 è sostituito dal seguente:

«127. “wet lease agreement (noleggio con equipaggio)”:

- nel caso di operazioni CAT, un contratto tra vettori aerei ai sensi del quale l'impiego l'aeromobile è operato sotto il COA del locatore; oppure
- nel caso di operazioni commerciali diverse da CAT, un contratto tra operatori ai sensi del quale l'aeromobile è operato sotto la responsabilità del locatore.».

(2) L'allegato II del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

a) Alla norma ARO.GEN.120, lettera d), paragrafo 1, dopo «l'approvazione» sono inseriti una virgola e i termini «autorizzazione di operazione specializzata».

b) Alla norma ARO.GEN.200, lettera c), dopo «certificate» sono inseriti i termini «o autorizzate».

c) Alla norma ARO.GEN.205, lettera a), dopo «certificazione iniziale» sono inseriti una virgola e i termini «autorizzazione di operazione specializzata».

d) ARO.GEN.205, lettera b), dopo «certificazione» sono inseriti una virgola il termine «autorizzazione».

e) Alla norma ARO.GEN.220, lettera a):

i) è inserita la seguente voce:

«4 bis) il processo di autorizzazione di una operazione commerciale specializzata ad alto rischio e sorveglianza continua di un titolare di autorizzazione;»;

ii) il punto 7 è sostituito dal seguente

«7) sorveglianza di persone e organizzazioni che esercitano attività all'interno del territorio dello Stato membro, ma sottoposte a sorveglianza, certificate o autorizzate dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, come convenuto tra tali autorità;»;

iii) al punto 9), dopo «certificazione» sono inseriti una virgola e i termini «o autorizzazione».

f) Alla norma ARO.GEN.220, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) L'autorità competente conserva un elenco di tutti i certificati delle organizzazioni e delle autorizzazioni di operazioni specializzate da essa rilasciati nonché delle dichiarazioni da essa ricevute.».

g) Alla norma ARO.GEN.300, lettera a) i punti 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«(1) la rispondenza ai requisiti applicabili alle organizzazioni o tipo di operazioni prima del rilascio di un certificato, approvazione o autorizzazione, a seconda dei casi;

(2) la corrispondenza continua ai requisiti applicabili delle organizzazioni che essa ha certificato, delle operazioni specializzate che essa ha autorizzato e delle organizzazioni da cui ha ricevuto una dichiarazione;».

h) Alla norma ARO.GEN.305, sono introdotte le seguenti modifiche:

i) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Per le organizzazioni che dichiarano la propria attività all'autorità competente, il programma di sorveglianza è basato sulla natura specifica dell'organizzazione, la complessità delle sue attività e i dati delle attività di sorveglianza svolte nel passato e la valutazione dei rischi associati al tipo di attività svolta. Tale programma include audit e ispezioni, incluse ispezioni a terra e ispezioni senza preavviso, ove opportuno.»;

ii) è inserito il punto d1) seguente:

«d1) Per le organizzazioni titolari di un'autorizzazione di operazioni specializzate, il programma di sorveglianza è stabilito in conformità alla lettera d) e tiene altresì conto della procedura di autorizzazione passata e attuale e del periodo di validità dell'autorizzazione.».

i) La norma ARO.GEN.350, lettera b), è sostituita dalla seguente:

«b) L'autorità competente emana un rilievo di livello 1 quando vengono individuate significative non conformità ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e sue norme di attuazione, alle procedure e ai manuali dell'organizzazione o alle condizioni di approvazione, del certificato, dell'autorizzazione di operazione specializzata o al contenuto di una dichiarazione che riduce il livello di sicurezza o compromette gravemente la sicurezza del volo.».

j) Alla norma ARO.GEN.350, lettera b), punti 2) e 3) rispettivamente, dopo «certificato dell'organizzazione» sono inseriti i termini «o autorizzazione di operazioni specializzate».

k) La norma ARO.GEN.350, lettera c), è sostituita dalla seguente:

«c) L'autorità competente emana un rilievo di livello 2 quando vengono individuate significative non conformità ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e sue norme di attuazione, alle procedure e ai manuali dell'organizzazione o alle condizioni di approvazione, del certificato, dell'autorizzazione di operazione specializzata o al contenuto di una dichiarazione che riduce il livello di sicurezza o compromette gravemente la sicurezza del volo.»

l) Alla norma ARO.GEN.350, lettera d), punto 1, dopo «certificato» sono inseriti una virgola e i termini «autorizzazione di operazioni specializzate».

m) Alla norma ARO.GEN.350, lettera e), dopo «un'organizzazione certificata da» sono inseriti una virgola e i termini «o autorizzata da».

n) Alla norma ARO.GEN.355, lettera a), il riferimento al regolamento (UE) n. 290/2012 è sostituito da un riferimento al regolamento (UE) n. 1178/2011.

o) È aggiunta la norma seguente ARO.GEN.360:

«ARO.GEN.360 Rilievi e provvedimenti attuativi – tutti gli operatori

Se, durante la sorveglianza o con altri mezzi, si riscontra una non conformità ai requisiti applicabili di un operatore soggetto ai requisiti di cui al regolamento (CE) n. 216/2008 e relative norme attuative, l'autorità competente che ha constatato la non conformità adotta le misure di attuazione necessarie per impedire il protrarsi della suddetta non conformità.»

p) Alla norma ARO.OPS.100, è aggiunta la seguente lettera c):

«c) L'autorità competente può determinare limitazioni specifiche di utilizzo. Tali limitazioni sono documentate nelle specifiche operative.»

q) Al CAPO OPS è inserita la seguente SEZIONE I bis:

«SEZIONE I BIS

Autorizzazione di operazioni commerciali specializzate ad alto rischio

ARO.OPS.150 Autorizzazione di operazioni commerciali specializzate ad alto rischio

a) All'atto di ricezione di una domanda per il rilascio di un'autorizzazione di operazioni commerciali specializzate ad alto rischio, l'autorità competente dell'operatore riesamina la documentazione di valutazione dei rischi e le procedure operative standard (POS) dell'operatore, collegate a una o più operazioni programmate e sviluppate in conformità ai requisiti pertinenti dell'allegato VIII (Parte-SPO).

b) Se convinta della valutazione del rischio e della SOP, l'autorità competente dell'operatore rilascia l'autorizzazione, come stabilito nell'appendice VI. L'autorizzazione può essere rilasciata per una durata limitata o illimitata. Le condizioni alle quali un operatore è autorizzato ad effettuare uno o più operazioni commerciali specializzate ad alto rischio sono specificate nell'autorizzazione.

c) Quando riceve una domanda per una modifica dell'autorizzazione, l'autorità competente dell'operatore si attiene alle lettere a) e b). Essa stabilisce le condizioni alle quali l'operatore può operare durante la modifica, a meno che l'autorità competente decida che l'autorizzazione debba essere sospesa.

d) Quando riceve una domanda per il rinnovo dell'autorizzazione, l'autorità competente dell'operatore si attiene alle lettere a) e b). Essa può tener conto della precedente procedura di autorizzazione e delle attività di sorveglianza.

- e) Fatti salvi eventuali ulteriori provvedimenti attuativi, nel caso in cui l'operatore adotti modifiche senza aver presentato una modifica della valutazione dei rischi e delle POS, l'autorità competente dell'operatore potrà sospendere, limitare o revocare l'autorizzazione.
- f) Quando riceve una domanda per il rilascio di un'autorizzazione per un'operazione commerciale specializzata ad alto rischio transfrontaliera, l'autorità competente dell'operatore riesamina la documentazione di valutazione dei rischi e le procedure operative standard (POS) dell'operatore in coordinamento con l'autorità competente del luogo in cui l'operazione dovrebbe essere effettuata. Quando entrambe le autorità sono convinte della valutazione del rischio e delle POS, l'autorità competente dell'operatore rilascia l'autorizzazione.

ARO.OPS.155 Contratti di locazione

- a) L'autorità competente approva un contratto di noleggio relativo ad un aeromobile registrato in un paese terzo o ad un operatore di un paese terzo quando l'operatore SPO abbia dimostrato la sua rispondenza alla norma ORO.SPO.100.
- b) L'approvazione di un contratto di presa a noleggio senza equipaggio è sospesa o revocata quando il certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile è sospeso o revocato.».
- r) Alla norma ARO.OPS.200, lettera b), paragrafo 2, dopo «operazioni non commerciali» sono inseriti i termini «operazioni specializzate».
- s) La norma ARO.OPS.210 è sostituita dalla seguente:

«ARO.OPS.210 Determinazione della distanza o di area locale

L'autorità competente può determinare una distanza o un'area locale ai fini delle operazioni.».

- t) Al Capo OPS è inserita la seguente SEZIONE III:

«SEZIONE III

Sorveglianza delle operazioni

ARO.OPS.300 Voli introduttivi

L'autorità competente può stabilire condizioni supplementari per i voli introduttivi effettuati in conformità alla parte-NCO nel territorio dello Stato membro. Tali condizioni devono garantire la sicurezza delle operazioni e essere proporzionate.».

- u) Nell'appendice I:
 - i) il sottotitolo è sostituito da «(Calendario di approvazione per gli operatori del trasporto aereo)»;
 - ii) sono soppressi i termini «Operazioni commerciali specializzate (SPO)» e la nota in calce 2.
- v) Nell'appendice II è soppresso il termine ripetitivo «decollo» e la nota in calce 10 è sostituita dalla seguente:

«10. Inserire la categoria di avvicinamento di precisione applicabile: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB o CAT IIIC. Inserire la portata visiva di pista minima (RVR) in metri e altezza di decisione (DH) in piedi. Deve essere usata una riga per ciascuna categoria di avvicinamento.».
- w) Nell'appendice V, sono aggiunti i termini «Operazioni specializzate» sotto «Operazioni non commerciali».
- x) È aggiunta la seguente appendice VI:

«Appendice VI

AUTORIZZAZIONE DI OPERAZIONI COMMERCIALI SPECIALIZZATE AD ALTO RISCHIO	
Autorità che rilascia il documento ⁽¹⁾ :	
Autorizzazione n. ⁽²⁾ :	
Nome dell'operatore ⁽³⁾ :	
Indirizzo dell'operatore ⁽⁴⁾ :	
Telefono ⁽⁵⁾ :	
Fax:	
Indirizzo e-mail:	
Modello di aeromobile e marche di immatricolazione ⁽⁶⁾ :	
Operazioni specializzate autorizzate ⁽⁷⁾ :	
Area autorizzata o sito di attività ⁽⁸⁾ :	
Limitazioni speciali ⁽⁹⁾ :	
Si certifica che..... è autorizzato ad effettuare operazioni commerciali specializzate ad alto rischio, in conformità alla presente autorizzazione, alle procedure operative standard dell'operatore, all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.	
Data di rilascio ⁽¹⁰⁾ :	Nome e firma ⁽¹¹⁾ :
	Titolo:

MODELLO 151 AESA Edizione 1

⁽¹⁾ Nome e recapiti della autorità competente⁽²⁾ Inserire il relativo numero di autorizzazione.⁽³⁾ Inserire il nome di registrazione dell'operatore e la denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire «Operante come» prima della denominazione commerciale.⁽⁴⁾ Indirizzo della sede principale di attività dell'operatore.⁽⁵⁾ Numeri di telefono e di fax, incluso il prefisso del paese, della sede principale di attività dell'operatore. Deve essere fornito l'indirizzo di posta elettronica, se disponibile.⁽⁶⁾ Inserire la denominazione «Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO» del costruttore, del modello e della serie, o serie master, dell'aeromobile, se una serie è stata denominata (ad esempio Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La tassonomia CAST/ICAO è disponibile all'indirizzo: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Le marche di immatricolazione devono figurare nell'elenco delle approvazioni specifiche o nel manuale delle operazioni. In quest'ultimo caso l'elenco delle approvazioni specifiche fa riferimento alla relativa pagina del manuale delle operazioni.

⁽⁷⁾ Specificare il tipo di operazione, per esempio, agricoltura, edilizia, aerofotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea.⁽⁸⁾ Lista delle aree geografiche o siti delle operazioni autorizzate (per mezzo di coordinate geografiche o regione di informazione di volo o confini nazionali o regionali).⁽⁹⁾ Lista delle limitazioni speciali applicabili (per esempio, solo in VFR, solo di giorno ecc.).⁽¹⁰⁾ Data di rilascio dell'autorizzazione (gg/mm/aaaa).⁽¹¹⁾ Titolo, nome e firma del rappresentante dell'autorità competente. In aggiunta, un timbro ufficiale può essere applicato sull'autorizzazione.»

3) L'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

- a) Tutti i riferimenti al regolamento (CE) n. 1702/2003 sono sostituiti da riferimenti al regolamento (UE) della Commissione n. 748/2012 ⁽¹⁾.
- b) Tutti i riferimenti al regolamento (CE) n. 290/2012 sono sostituiti da riferimenti al regolamento (UE) n. 1178/2011.
- c) Il testo della norma ORO.GEN.005 è sostituito dal seguente:

«Il presente allegato stabilisce i requisiti che un operatore aereo deve seguire per effettuare:

- a) operazioni di trasporto aereo commerciale (CAT);
 - b) operazioni commerciali specializzate;
 - c) operazioni non commerciali con aeromobili complessi a motore;
 - d) operazioni specializzate non commerciali con aeromobili complessi a motore.».
- d) Alla norma ORO.GEN.105, dopo «obbligo di certificazione» sono inseriti i termini «o autorizzazione di operazione specializzata».
 - e) Alla norma ORO.GEN.110, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) L'operatore è responsabile per l'utilizzo dell'aeromobile a norma dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008, a seconda dei casi, dei pertinenti requisiti del presente allegato e del suo certificato di operatore aereo (COA) o dell'autorizzazione di operazione specializzata o dichiarazione».

- f) Alla norma ORO.GEN.110, lettera c), dopo «certificato» sono inseriti una virgola e i termini «autorizzazione SPO».
- g) Alla norma ORO.GEN.110, è aggiunto il punto seguente:

«k) Ferma restando la lettera j), l'operatore di un veleggiatore od un Pallone o di voli che decollano e atterrano nello stesso aerodromo o sito operativo, VFR di giorno, con

i) velivoli monomotore ad elica con una massa massima certificata al decollo di 5 700 kg o inferiore e una MOPSC inferiore o uguale a 5; oppure

ii) diversi da elicotteri a motore complessi, monomotore, con una MOPSC inferiore o uguale a 5,

assicura che l'equipaggio di condotta abbia ricevuto un addestramento o informazioni adeguati per permettergli di riconoscere merci pericolose non dichiarate le introdotte a bordo da passeggeri o come carico.».

h) Alla norma ORO.GEN.115:

i) il titolo è sostituito dal seguente: «Domanda di COA»;

ii) alla lettera a), è inserito il termine «aereo» dopo «certificato di operatore».

⁽¹⁾ 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).

- i) Alla norma ORO.GEN.120, è aggiunto il punto seguente:
- «d) Quando un operatore soggetto ad autorizzazione SPO intenda avvalersi di metodi alternativi di rispondenza, si conforma alla lettera b) quando tali metodi alternativi di rispondenza incidono sulle procedure operative standard che fanno parte dell'autorizzazione e alla lettera c) per la parte dichiarata della sua organizzazione e del suo esercizio.».
- j) Il titolo della norma ORO.GEN.125 è sostituito dal seguente: «**Condizioni di approvazione e privilegi di un titolare di COA**».
- k) Il titolo della norma ORO.GEN.130 è sostituito dal seguente: «**Modifiche relative ad un titolare di COA**».
- l) Il titolo della norma ORO.GEN.135 è sostituito dal seguente: «**Mantenimento della validità di un COA**».
- m) Alla norma ORO.GEN.140, lettera a), dopo «certificazione» sono inseriti una virgola e i termini «autorizzazione SPO».
- n) Alla norma ORO.GEN.140, lettera b), dopo «L'accesso agli aeromobili menzionati alla lettera a)» sono inseriti i termini «nel caso di CAT», tra due virgole.
- o) La norma ORO.GEN.205 è sostituita dalla seguente:

«ORO.GEN.205 Attività appaltate

- a) L'operatore deve garantire che nell'appaltare o acquistare parte delle sue attività, il servizio o prodotto appaltato o acquistato siano conformi ai requisiti applicabili.
- b) Nel caso in cui l'operatore certificato o il titolare di autorizzazione SPO affidi in appalto parte delle sue attività a un'organizzazione non certificata né autorizzata a norma della presente parte, quest'ultima lavora sotto l'approvazione dell'operatore. L'organizzazione contraente assicura che l'autorità competente abbia accesso all'organizzazione appaltatrice, al fine di determinare la continua rispondenza ai requisiti applicabili.».
- p) Alla norma ORO.AOC.100, lettera a), dopo «operazioni» è inserito «di trasporto».
- q) Alla norma ORO.AOC.100, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:
- «b) L'operatore fornisce all'autorità competente le seguenti informazioni:
- 1) la denominazione ufficiale, la denominazione commerciale e l'indirizzo postale del richiedente;
 - 2) una descrizione delle operazioni proposte, incluso il tipo/i tipi e il numero di aeromobili che verranno utilizzati;
 - 3) una descrizione del sistema di gestione, inclusa la struttura organizzativa;
 - 4) il nome del dirigente responsabile;
 - 5) i nomi delle persone designate di cui alla norma ORO.AOC.135, lettera a), unitamente a relative qualifiche ed esperienza;
 - 6) una copia del manuale delle operazioni di cui alla norma ORO.MLR.100;
 - 7) una dichiarazione che tutta la documentazione trasmessa all'autorità competente è stata verificata dal richiedente e ritenuta conforme ai requisiti applicabili.

- c) I richiedenti forniscono all'autorità competente la prova che:
- 1) essi soddisfano tutti i requisiti applicabili dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008, del presente allegato, dell'allegato IV (Parte CAT) e dell'allegato V (Parte SpA) del presente regolamento;
 - 2) tutti gli aeromobili utilizzati hanno un certificato di aeronavigabilità (CofA) in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012; e
 - 3) la loro organizzazione e gestione è idonea e adeguata alle dimensioni e al campo di applicazione delle operazioni.».
- r) Alla norma ORO.AOC.125, lettera a), punto 1, ii) dopo «commerciali» sono inseriti i termini «di trasporto aereo».
- s) Alla norma ORO.DEC.100, la prima frase è sostituita dalla seguente:
- «L'operatore di volo di aeromobili complessi a motore impegnato in operazioni non commerciali o operazioni non commerciali specializzate, e l'operatore commerciale specializzato:».
- t) Dopo il CAPO DEC – DICHIARAZIONE è inserito il seguente Capo:

«CAPO SPO

OPERAZIONI COMMERCIALI SPECIALIZZATE

ORO.SPO.100 Requisiti comuni per operatori commerciali specializzati

- a) Un operatore specializzato commerciale oltre che alla norma ORO.DEC.100 deve ottemperare anche alle norme ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 e ORO.AOC.150.
- b) Gli aeromobili devono avere un certificato di aeronavigabilità (Cofa) in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 o essere noleggiati in conformità alla lettera c).
- c) Un operatore specializzato commerciale deve ottenere la preventiva approvazione dell'autorità competente e soddisfare le seguenti condizioni, se:
 - 1) noleggiando in Wet lease un aeromobile di un operatore di un paese terzo:
 - i) le norme di sicurezza dell'operatore del paese terzo relative all'aeronavigabilità continua e alle operazioni di volo sono equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dal regolamento (CE) n. 2042/2003 e dal presente regolamento;
 - ii) l'aeromobile di un operatore di un paese terzo ha un Cofa standard rilasciato in conformità all'allegato 8 dell'ICAO;
 - iii) la durata del noleggio "wet lease-in" non supera sette mesi per ogni periodo di 12 mesi consecutivi; oppure
 - 2) noleggiando in "dry lease" un aeromobile registrato in un paese terzo:
 - i) è emersa una necessità operativa che non può essere soddisfatta noleggiando un aeromobile registrato nell'UE;
 - ii) la durata del noleggio in dry lease non supera sette mesi per ogni periodo di 12 mesi consecutivi;
 - iii) è assicurata la conformità ai requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 2042/2003;

iv) L'aeromobile è equipaggiato in conformità all'allegato VIII [Parte SPO].

ORO.SPO.110 Autorizzazione di operazioni commerciali specializzate ad alto rischio

- a) Un operatore commerciale specializzato chiede e ottiene un'autorizzazione rilasciata dall'autorità competente dell'operatore prima di iniziare un'operazione commerciale specializzata ad alto rischio:
- 1) che si svolge in una zona in cui la sicurezza di terzi a terra può essere messa a repentaglio in caso di emergenza, oppure
 - 2) che, secondo quanto determinato dalla autorità competente del luogo in cui l'operazione è effettuata, per la sua specifica natura e il contesto locale in cui è condotta, comporta un rischio elevato, in particolare a terzi che si trovino a terra.
- b) L'operatore fornisce all'autorità competente le seguenti informazioni:
- 1) la denominazione ufficiale, la denominazione commerciale e l'indirizzo postale del richiedente;
 - 2) una descrizione del sistema di gestione, inclusa la struttura organizzativa;
 - 3) una descrizione delle operazioni proposte, incluso il tipo/i tipi e il numero di aeromobili che verranno utilizzati;
 - 4) la documentazione relativa alla valutazione dei rischi e le relative procedure operative standard previste dalla norma SPO.OP.230;
 - 5) una dichiarazione che tutta la documentazione trasmessa all'autorità competente è stata verificata dall'operatore e ritenuta conforme ai requisiti applicabili.
- c) La richiesta di un'autorizzazione o di una sua modifica viene effettuata nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente, tenendo conto dei requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.

ORO.SPO.115 Modifiche

- a) Ogni modifica riguardante la portata dell'autorizzazione o le operazioni autorizzate necessita la previa approvazione dell'autorità competente. Una modifica non coperta dalla valutazione iniziale dei rischi è subordinato alla presentazione di una modifica della valutazione dei rischi e POS all'autorità competente.
- b) La richiesta di approvazione di una modifica viene presentata prima dell'adozione della suddetta modifica, per permettere all'autorità competente di determinare l'ininterrotta rispondenza al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative e modificare, se necessario, l'autorizzazione. L'operatore deve fornire all'autorità competente tutta la documentazione rilevante.
- c) Le modifiche devono essere introdotte solamente al momento della ricezione dell'approvazione formale da parte dell'autorità competente in conformità alla norma ARO.OPS.150.
- d) L'operatore opera alle condizioni prescritte dall'autorità competente durante tali modifiche, se del caso.

ORO.SPO.120 Mantenimento della validità

- a) Un operatore titolare di un'autorizzazione di operazioni specializzate si conforma al campo di applicazione e ai privilegi definiti nell'autorizzazione.

- b) L'autorizzazione dell'operatore rimane valida a condizione che:
- 1) l'operatore resti conforme ai requisiti pertinenti del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative, tenendo conto delle disposizioni relative al trattamento dei rilievi, come viene specificato alla norma ORO.GEN.150;
 - 2) l'autorità competente ottenga l'accesso all'operatore, come prevede la norma ORO.GEN.140, per determinare il mantenimento della conformità ai requisiti pertinenti del regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative; e
 - 3) l'autorizzazione non venga ceduta o revocata.
- c) Se l'autorizzazione viene ceduta o revocata, deve essere subito restituita all'autorità competente.».
- u) La norma ORO.MLR.100, lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) Il contenuto dell'OM riflette i requisiti indicati nel presente allegato, nell'allegato IV (Parte CAT), nell'allegato V (Parte SpA), nell'allegato VI (Parte NCC) e nell'allegato VIII (Parte SPO), a seconda dei casi, e non contravviene alle condizioni contenute nelle specifiche delle operazioni del certificato di operatore aereo (COA), nell'autorizzazione SPO o nella dichiarazione e nell'elenco di approvazioni specifiche, a seconda del caso.».
- v) Alla norma ORO.MLR.100, è inserito il seguente punto g1):
- «g1) Per i titolari di autorizzazione SPO, per ogni modifica connessa alle procedure operative standard autorizzate, deve essere ottenuta una approvazione preliminare prima che l'emendamento entri in vigore.».
- w) Alla norma ORO.MLR.100, lettera h), dopo «in deroga alla lettera g)» sono inseriti i termini «e g1)».
- x) Alla norma ORO.MLR.101, la prima frase è sostituita dalla seguente:
- «Eccettuate le operazioni con velivoli monomotore a elica con una MOPSC di 5 o elicotteri non complessi monomotore con una MOPSC di 5, che decollano e atterrano nello stesso aerodromo o sito operativo, in VFR di giorno e per le operazioni con alianti e palloni, la struttura principale dell'OM è la seguente:».
- y) La norma ORO.MLR.115, lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) Le seguenti registrazioni vengono conservate per almeno 5 anni:
- 1) per gli operatori CAT, le registrazioni relative alle attività di cui alla norma ORO.GEN.200;
 - 2) per gli operatori dichiarati, una copia della dichiarazione dell'operatore, i dettagli delle approvazioni detenute e il manuale delle operazioni;
 - 3) per titolari di autorizzazione SPO, in aggiunta alla lettera a), punto 2), la documentazione inerente alla valutazione del rischio effettuata in conformità alla norma SPO.OP.230 e le relative procedure operative standard.».
- z) Alla norma ORO.MLR.115, lettera b), punto 4), dopo «merci pericolose» sono aggiunti una virgola e i termini «se applicabile».
- aa) Alla norma ORO.SEC.100.A il titolo è sostituito dai seguenti

«ORO.SEC.100 Sicurezza del compartimento dell'equipaggio di condotta – velivoli»

ab) Alla norma ORO.SEC.100.H il titolo è sostituito dai seguenti

«ORO.SEC.100 Sicurezza del compartimento dell'equipaggio di condotta – elicotteri»

ac) ORO.FC.005 è sostituito dal seguente:

«ORO.FC.005 Campo di applicazione

Il presente capo stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti dall'operatore in merito all'addestramento, esperienza e qualificazione dell'equipaggio di condotta e comprende:

a) la SEZIONE 1 specifica i requisiti comuni applicabili alle operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi e a tutte le operazioni commerciali;

b) la SEZIONE 2 specifica requisiti supplementari applicabili alle operazioni di trasporto aereo commerciale, ad eccezione delle seguenti:

1) operazioni di trasporto aereo commerciale di alianti e palloni; oppure

2) operazioni di trasporto aereo commerciale di passeggeri effettuate secondo le regole del volo a vista (VFR) di giorno, che iniziano e si concludono nello stesso aerodromo o sito operativo ed entro un'area locale specificata dall'autorità competente, con

— velivoli monomotore ad elica con una massa massima certificata al decollo di 5 700 kg o inferiore e una MOPSC di 5; oppure

— elicotteri a motore non complessi, monomotore, con una MOPSC di 5.

c) La SEZIONE 3 specifica i requisiti supplementari per operazioni commerciali specializzate e per quelli di cui alla lettera b), punto 1) e (2).».

ad) Alla norma ORO.FC.105:

i) alla lettera c), prima frase, sono inseriti all'inizio i termini «Nel caso di operazioni commerciali di velivoli ed elicotteri,»;

ii) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) La lettera c) non si applica nel caso di:

1) velivoli con prestazioni di classe B impiegati nelle operazioni di trasporto aereo commerciale in VFR di giorno; e

2) operazioni di trasporto aereo commerciale di passeggeri condotte in VFR di giorno, che iniziano e si concludono nello stesso aerodromo o sito operativo o all'interno di un'area locale specificata dall'autorità competente, con elicotteri a motore non complessi, monomotore, con una MOPSC di 5.».

ae) La norma ORO.FC.145, lettera c), è sostituita dalla seguente:

«c) Nel caso di operazioni CAT, i programmi relativi all'addestramento e ai controlli, inclusi compendi e l'utilizzo di dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) individuali, sono approvati dall'autorità competente.».

af) Dopo la norma ORO.FC.H.250 è aggiunta la seguente SEZIONE:

«SEZIONE 3

Requisiti supplementari per operazioni commerciali specializzate e operazioni CAT di cui alla norma ORO.FC.005, lettera b), punto 1) e (2)

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

- a) Ogni membro d'equipaggio di condotta deve completare i controlli di professionalità dell'operatore per dimostrare la propria competenza nel gestire procedure normali, speciali e di emergenza, relative agli aspetti corrispondenti associati ai compiti specializzati descritti nel Manuale delle operazioni.
 - b) Una particolare considerazione deve essere riservata quando le operazioni sono effettuate in IFR o di notte.
 - c) Il periodo di validità dei controlli di professionalità dell'operatore è di 12 mesi di calendario. Il periodo di validità viene contato dalla fine del mese in cui viene eseguito il controllo. Nel caso in cui il controllo di professionalità dell'operatore venga svolto negli ultimi 3 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità inizia a decorrere dalla data di scadenza originale.»
- ag) Alla norma ORO.CC.100, lettera a), seconda frase, sono inseriti all'inizio i termini «tranne nel caso di palloni», seguiti da una virgola.
- ah) L'appendice I è sostituita dalla seguente:

«Appendice I

DICHIARAZIONE
a norma del regolamento (CE) n. 965/2012 della Commissione relativo alle operazioni di volo
Operatore Nome: Luogo nel quale l'operatore è stabilito o risiede e luogo dal quale le operazioni sono dirette: Nome e recapiti del dirigente responsabile:
Organizzazione di gestione dell'aeronavigabilità continua ai sensi del regolamento (CE) n. 2042/2003 Nome e indirizzo dell'organizzazione e riferimento dell'approvazione (cfr. Modulo 14 AESA)
Esercizio di aeromobili
Data di inizio dell'esercizio/data di applicabilità della modifica:
Tipo(i) di esercizio: <input type="checkbox"/> parte-NCC: (specificare se passeggeri e/o merci) <input type="checkbox"/> parte-SPO: (specificare quale tipo di attività)
Tipo(i) di aeromobili, immatricolazione(i) e base principale:
Dettagli delle approvazioni detenute (allegare alla dichiarazione l'elenco delle approvazioni specifiche, se pertinente)
Dettagli dell'autorizzazione di operazioni specializzate detenuta (allegare le autorizzazioni, se del caso)
Elenco dei metodi alternativi di rispondenza con riferimento ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) che essi sostituiscono (da allegare alla dichiarazione)
Dichiarazioni <input type="checkbox"/> La documentazione del sistema di gestione, incluso il manuale delle operazioni, soddisfa i requisiti applicabili stabiliti nella parte ORO, nella parte NCC e nella parte SpA. Tutti i voli saranno effettuati in conformità alle procedure e istruzioni specificate nel manuale delle operazioni.
<input type="checkbox"/> Tutti gli aeromobili utilizzati hanno un certificato di aeronavigabilità valido e sono conformi al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione.
<input type="checkbox"/> Tutti i membri dell'equipaggio di condotta e dell'equipaggio di cabina, a seconda dei casi, hanno ricevuto un addestramento conforme ai requisiti applicabili.
<input type="checkbox"/> (Se pertinente) L'operatore ha attuato e ha dimostrato la conformità a uno standard ufficialmente riconosciuto del settore. Riferimento allo standard: Organismo di certificazione: Data dell'ultimo controllo di conformità:
<input type="checkbox"/> Eventuali modifiche dell'esercizio che incidono sulle informazioni comunicate nella presente dichiarazione devono essere notificate all'autorità competente.
<input type="checkbox"/> L'operatore conferma che le informazioni comunicate nella presente dichiarazione sono corrette.
Data, nome e firma del dirigente responsabile.»

- 4) L'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:
- a) Tutti i riferimenti al regolamento (CE) n. 1702/2003 sono sostituiti da riferimenti al regolamento (UE) n. 748/2012.
- b) È aggiunta la seguente norma CAT.GEN.105:

«CAT.GEN.105 Motoalianti, alianti a motore e palloni misti

- a) Gli alianti a motore, esclusi i motoalianti, devono essere operati ed equipaggiati in conformità ai requisiti applicabili agli alianti.
- b) I motoalianti (TMG) devono essere utilizzati nel rispetto dei requisiti per:
- 1) i velivoli se sono muniti di motore; e
 - 2) gli alianti, se operati senza l'utilizzo di un motore.
- c) I motoalianti devono essere equipaggiati in conformità ai requisiti applicabili agli velivoli, salvo disposizioni contrarie alla norma CAT.IDE.A.
- d) I palloni misti devono essere gestiti in conformità ai requisiti per i palloni ad aria calda.».
- c) La norma CAT.GEN.MPA.180, lettera a), punti 5) e 6) sono sostituiti dai seguenti:
- «5) una copia certificata del certificato di operatore aereo (COA), compresa una traduzione in lingua inglese, quando il COA è stato rilasciato in un'altra lingua;
- 6) le specifiche delle operazioni rilevanti per il tipo di aeromobile, rilasciate con il COA, compresa una traduzione in lingua inglese, quando le specifiche delle operazioni sono state rilasciate in un'altra lingua;».
- d) Al CAPO A – REQUISITI GENERALI è inserita la seguente SEZIONE:

«SEZIONE 2

Aeromobili non a motore

CAT.GEN.NMPA.100 Responsabilità del comandante

- a) Il comandante:
- 1) è responsabile della sicurezza di tutti i membri dell'equipaggio e dei passeggeri a bordo, dal momento in cui arriva a bordo dell'aeromobile fino a quando lascia l'aeromobile al termine del volo;
 - 2) è responsabile dell'utilizzo e della sicurezza dell'aeromobile:
 - i) nel caso di palloni, a partire dal momento in cui inizia il gonfiaggio del pallone fino a quando quest'ultimo viene sgonfiato, a meno che il comandante abbia delegato la responsabilità ad una persona debitamente qualificata durante la fase di riempimento fino al suo arrivo come specificato nel Manuale delle operazioni (OM);
 - ii) nel caso di alianti, dal momento in cui la procedura di lancio è avviata fino a quando l'aliante si arresta alla fine del volo;
 - 3) ha l'autorità di impartire tutti gli ordini e adottare tutti i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza dell'aeromobile e delle persone e/o cose trasportate in conformità al punto 7.c dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008;

- 4) ha l'autorità di imbarcare e sbarcare qualsiasi persona che possa costituire un potenziale pericolo per la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti;
 - 5) vieta la presenza a bordo di persone visibilmente sotto l'influenza di alcolici o sostanze stupefacenti in grado di mettere in pericolo la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti;
 - 6) assicura che tutti i passeggeri abbiano ricevuto informazioni in merito alla sicurezza;
 - 7) si assicura che tutte le procedure operative e liste dei controlli (checklist) siano completate in conformità al manuale delle operazioni;
 - 8) si assicura che l'ispezione pre-volo sia stata effettuata in conformità ai requisiti dell'allegato I (Parte M) del regolamento (CE) n. 2042/2003;
 - 9) si assicura che gli equipaggiamenti d'emergenza siano sempre facilmente accessibili per un utilizzo immediato;
 - 10) soddisfa i requisiti dei sistemi attivati dall'operatore in materia di comunicazione degli eventi;
 - 11) soddisfa i requisiti relativi alle limitazioni relative al tempo di volo e di servizio (FTL) e ai requisiti relativi ai tempi di riposo che sono rilevanti ai fini delle sue attività;
 - 12) se svolge attività per più di un operatore:
 - i) conserva la propria documentazione individuale relativa al tempo di volo e di servizio e ai periodi di riposo di cui ai pertinenti requisiti FTL; e
 - ii) fornisce a ciascun operatore i dati necessari per pianificare le attività conformemente ai requisiti FTL applicabili.
- b) Il comandante non presta servizio su un aeromobile:
- 1) quando si trova sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici o se è indisposto a causa di ferite, fatica, cure mediche, malattie o altre cause analoghe;
 - 2) fino a che non sia passato un adeguato periodo di tempo dopo un'immersione in acque profonde o una donazione di sangue;
 - 3) se non sono soddisfatti i requisiti medici applicabili;
 - 4) se ha dei dubbi in merito alla propria capacità di poter svolgere i propri compiti; oppure
 - 5) se è a conoscenza o sospetta di soffrire di affaticamento come indicato al punto 7.f dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008 o se si sente in uno stato di efficienza fisica non perfetta tale da poter determinare una situazione di pericolo per lo svolgimento del volo.
- c) Il comandante effettua, in una situazione di emergenza che esiga decisioni e azioni immediate, tutte le azioni che ritiene necessarie in tali circostanze, in conformità al punto 7.d. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008. In questi casi può, ai fini della sicurezza, deviare da regole, procedure operative e metodi stabiliti.
- d) Il comandante di un pallone:
- 1) effettua il briefing pre-volo al personale di assistenza durante le operazioni di gonfiaggio e sgonfiaggio del pallone;

- 2) assicura che nessuno sia autorizzato a fumare a bordo o nelle immediate vicinanze del pallone; e
- 3) assicura che il personale di assistenza durante le operazioni di gonfiaggio e sgonfiaggio del pallone indossi adeguati indumenti protettivi.

CAT.GEN.NMPA.105 Membro d'equipaggio supplementare del pallone

- a) Quando un pallone trasporta più di 19 passeggeri, è presente a bordo almeno un membro d'equipaggio aggiuntivo di adeguata esperienza e formazione per assistere i passeggeri in situazioni di emergenza.
- b) Il membro d'equipaggio aggiuntivo non presta servizio su un pallone:
 - 1) quando è sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici;
 - 2) se è indisposto a causa di lesioni, affaticamento, cure mediche, malattie o altre cause analoghe; oppure
 - 3) fino a che non sia passato un adeguato periodo di tempo dopo un'immersione in acque profonde o una donazione di sangue.

CAT.GEN.NMPA.110 Autorità del comandante

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

CAT.GEN.NMPA.115 Lingua comune

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

CAT.GEN.NMPA.120 Dispositivi elettronici portatili

L'operatore non permette a nessuno di usare dispositivi elettronici portatili (PED) a bordo dell'aeromobile che possono influenzare negativamente le prestazioni dei sistemi e degli equipaggiamenti dell'aeromobile e adotta tutte le ragionevoli misure per impedirne l'uso.

CAT.GEN.NMPA.125 Informazioni sugli equipaggiamenti di emergenza e di sopravvivenza presenti a bordo

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

CAT.GEN.NMPA.130 Alcolici, droghe e farmaci

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

CAT.GEN.NMPA.135 Pericoli per la sicurezza

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

- a) mettere in pericolo l'aeromobile o le persone che si trovano a bordo o a terra; oppure
- b) causare o permettere che l'aeromobile metta in pericolo persone o cose.

CAT.GEN.NMPA.140 Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo

a) I seguenti documenti, manuali e informazioni o copie di essi sono obbligatori a bordo di ogni volo, a meno che non sia diversamente specificato:

- 1) il manuale di volo dell'aeromobile (AFM), o documento/i equivalente/i;
- 2) il certificato di immatricolazione originale;
- 3) il certificato di navigabilità (CofA) originale;
- 4) il certificato acustico, se pertinente;
- 5) una copia del certificato di operatore aereo (COA);
- 6) le specifiche delle operazioni rilevanti per il tipo di aeromobile, rilasciate con il COA, se pertinente;
- 7) la licenza di stazione radio originale, se pertinente;
- 8) il(i) certificato(i) di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
- 9) il giornale di rotta, o un documento equivalente, per l'aeromobile;
- 10) il quaderno tecnico di bordo, a norma dell'allegato I (Parte M) del regolamento (CE) n. 2042/2003, se pertinente;
- 11) la MEL o la CDL, se pertinente;
- 12) i dettagli del piano di volo del servizio di traffico aereo (ATS) presentato, se pertinente;
- 13) carte aeronautiche attuali e adeguate per la rotta del volo proposto e per tutte le rotte sulle quali il volo potrebbe essere dirottato;
- 14) informazioni su procedure e segnali visivi per l'utilizzo da parte di aeromobili intercettanti e intercettati;
- 15) informazioni riguardanti i servizi di ricerca e salvataggio per la zona interessata dal volo;
- 16) documentazione NOTAM appropriata e documentazione relativa ai servizi di informazione aeronautica (AIS);
- 17) appropriate informazioni meteorologiche;
- 18) elenchi dei passeggeri, se pertinente;
- 19) nel caso di alianti, la massa e il centraggio e nel caso di palloni, documentazione relativa alla massa;
- 20) il piano di volo operativo, se applicabile; e
- 21) ogni altro tipo di documentazione che possa essere pertinente per il volo o che possa essere richiesto dagli Stati interessati dal volo.

b) Ferma restando la lettera a), i documenti, manuali e informazioni ivi specificati possono essere trasportati nel veicolo di recupero o conservati nell'aerodromo o sito operativo per i voli che intendono:

- 1) decollare e atterrare nello stesso aerodromo/sito operativo; oppure

2) restare entro un'area locale specificata nel Manuale delle operazioni.

CAT.GEN.NMPA.145 Trasmissione di documentazione e registrazioni

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

CAT.GEN.NMPA.150 Trasporto di merci pericolose

- a) Il trasporto di merci pericolose non è consentito, tranne quando:
- 1) non sono soggette alle Istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (ICAO doc. 9284-AN/905) in conformità alla parte 1 delle suddette istruzioni; oppure
 - 2) sono trasportate da passeggeri o membri dell'equipaggio, o si trovano nel bagaglio, conformemente alla parte 8 delle Istruzioni tecniche.
- b) L'operatore stabilisce procedure per assicurare che vengano prese tutte le precauzioni ragionevoli al fine di impedire che, inavvertitamente, siano trasportate a bordo merci pericolose.
- c) L'operatore fornisce al personale le informazioni necessarie per consentirgli di svolgere i propri compiti.».
- e) Alla norma CAT.OP.MPA.151, è aggiunto il seguente punto a1):
- «a1) Nonostante la norma CAT.OP.MPA.150, lettere da b) a d), per le operazioni di decollo e atterraggio nello stesso aerodromo o sito operativo con velivoli ELA2 in voli VFR di giorno l'operatore specifica la riserva finale minima di carburante nell'OM. Tale riserva finale minima di carburante non deve essere inferiore al quantitativo necessario per un volare almeno per 45 minuti.».
- f) Al CAPO B – PROCEDURE OPERATIVE è inserita la seguente SEZIONE:

«SEZIONE 2

Aeromobili non a motore

CAT.OP.NMPA.100 Utilizzo di aerodromi e siti operativi

L'operatore utilizza soltanto gli aerodromi e i siti operativi che sono adeguati ai tipi di aeromobili e operazioni interessate.

CAT.OP.NMPA.105 Procedure antirumore – palloni e alianti a motore

Il comandante deve tener conto dell'effetto del rumore dell'aeromobile garantendo nel contempo che la sicurezza (safety) sia prioritaria rispetto alla riduzione del rumore.

CAT.OP.NMPA.110 Rifornimento e pianificazione di combustibile e zavorra – palloni

- a) L'operatore deve garantire che il carburante o la zavorra sia sufficiente per la durata del volo previsto più una riserva di 30 minuti di volo.
- b) I calcoli per il rifornimento di combustibile o zavorra devono basarsi quanto meno sulle seguenti condizioni operative in base alle quali il volo deve essere effettuato:
- 1) i dati forniti dal costruttore del pallone;
 - 2) masse previste;

- 3) condizioni meteorologiche previste; e
 - 4) restrizioni e procedure del(i) fornitore(i) di servizi di navigazione aerea.
- c) I calcoli devono essere documentati in un piano di volo operativo.

CAT.OP.NMPA.115 Trasporto di categorie speciali di passeggeri (SCP)

Persone che necessitano di particolari condizioni, assistenza e/o dispositivi quando vengono trasportate su un volo sono considerate SCP e devono essere trasportate in condizioni che garantiscano la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti in conformità alle procedure stabilite dall'operatore.

CAT.OP.NMPA.120 Informazioni ai passeggeri

L'operatore deve garantire che i passeggeri ricevano informazioni relative alla sicurezza prima o, se del caso, durante il volo.

CAT.OP.NMPA.125 Preparazione del volo

Prima di iniziare il volo il comandante:

- a) deve accertarsi, utilizzando ogni ragionevole mezzo a sua disposizione, che le strutture di terra, incluse le strutture per le comunicazioni e gli aiuti per la navigazione disponibili e direttamente previsti per tale volo, per l'utilizzo in sicurezza dell'aeromobile, siano adeguate per il tipo di operazione prevista per il volo che si intende effettuare; e
- b) avere dimestichezza con l'insieme delle informazioni meteorologiche appropriate a disposizione per il volo previsto. La preparazione di un volo lontano da zone vicine al luogo di partenza include:
 - 1) uno studio di tutte le osservazioni e previsioni meteorologiche aggiornate disponibili; e
 - 2) la pianificazione di una rotta alternativa nell'eventualità che il volo non possa essere completato come pianificato a causa delle condizioni meteorologiche.

CAT.OP.NMPA.130 Presentazione del piano di volo ATS

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

CAT.OP.NMPA.135 Messa in sicurezza della cabina passeggeri e della cabina di pilotaggio – palloni

Il comandante assicura che, prima del decollo e dell'atterraggio e quando lo ritiene necessario ai fini della sicurezza:

- a) tutti gli equipaggiamenti ed i bagagli siano correttamente stivati; e
- b) l'evacuazione di emergenza rimanga possibile.

CAT.OP.NMPA.140 Autorizzazione di fumare a bordo

Nessuno è autorizzato a fumare a bordo di un aereo o di un pallone.

CAT.OP.NMPA.145 Condizioni meteorologiche

Il comandante può iniziare o continuare un volo VFR soltanto se le ultime informazioni meteorologiche disponibili indicano che le condizioni meteorologiche lungo la rotta e all'aerodromo di destinazione all'ora di arrivo prevista saranno uguali o superiori ai minimi operativi VFR applicabili.

CAT.OP.NMPA.150 Ghiaccio e altri depositi contaminanti – procedure a terra

Il comandante può iniziare il decollo soltanto se l'aeromobile è libero da qualsiasi deposito che potrebbe influenzare negativamente le prestazioni o la manovrabilità dello stesso, salvo quando ciò sia consentito in conformità al manuale di volo dell'aeromobile.

CAT.OP.NMPA.155 Condizioni per il decollo

Prima di iniziare il decollo il comandante deve verificare che, in base alle informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche dell'aerodromo o del sito operativo non impediscano un decollo e una partenza sicuri.

CAT.OP.NMPA.160 Simulazione di situazioni anormali in volo

Il comandante assicura che durante il trasporto di passeggeri non vengano simulate situazioni anomale o di emergenza che richiedono l'applicazione di procedure speciali o di emergenza.

CAT.OP.NMPA.165 Gestione del combustibile e di zavorra in volo – palloni

Il comandante verifica periodicamente che la quantità di combustibile utilizzabile e di zavorra rimanente durante il volo non sia inferiore alla quantità di combustibile e di zavorra necessaria per completare il volo previsto e alla riserva prevista per l'atterraggio.

CAT.OP.NMPA.170 Uso dell'ossigeno supplementare

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

CAT.OP.NMPA.175 Condizioni per l'avvicinamento e l'atterraggio

Prima di iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio, il comandante deve verificare che, in base alle informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche dell'aerodromo o del sito operativo di destinazione e le condizioni della superficie che si intende utilizzare non impediscano un avvicinamento e un atterraggio sicuri.

CAT.OP.NMPA.180 Limitazioni operative – palloni ad aria calda

- a) Un pallone ad aria calda non atterra di notte, tranne in situazioni di emergenza.
- b) Un pallone ad aria calda può decollare di notte a condizione che sia provvisto di una quantità sufficiente di combustibile per un atterraggio durante il giorno.

CAT.OP.NMPA.185 Limiti operativi – alianti

Un aliante deve essere impiegato solo durante il giorno.».

- g) Alla norma CAT.POL.A.240, lettera b), punto 4), «ORO.OPS» è sostituito da «ORO.FC».
- h) Alla norma CAT.POL.A.310, è aggiunta la seguente lettera e):
 - «e) I requisiti di cui alla lettera a), punto 3), punto 4), punto 5), alla lettera b), punto 2) e alla lettera c), punto 2, non sono applicabili alle operazioni VFR di giorno.».
- i) Alla norma CAT.POL.A.405, lettera b), il riferimento a «CAT.POL.A.405, lettera b) o c)» è sostituito da un riferimento a «CAT.POL.A.400 lettera b) o c)».

- j) Al CAPO C – PRESTAZIONI DEGLI AEROMOBILI E LIMITAZIONI OPERATIVE sono inserite le seguenti SEZIONI 4 e 5:

«SEZIONE 4

Alianti

CAT.POLS.100 Limitazioni operative

- a) Durante ogni fase operativa, il carico, la massa e il baricentro (CG) dell'aliante devono essere conformi ai limiti specificati nel suo manuale di volo (AFM) o nel manuale delle operazioni (OM), se più restrittivo.
- b) Devono essere esposti a bordo dell'aliante i cartelli, gli elenchi, i contrassegni degli strumenti o loro combinazioni, contenenti le limitazioni operative prescritte dal manuale di volo dell'aliante (AFM).

CAT.POLS.105 Pesatura

- a) L'operatore deve assicurare che la massa e il baricentro dell'aliante siano stati stabiliti mediante pesatura anteriormente alla prima messa in servizio. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa e sul bilanciamento devono essere considerati e documentati correttamente. Tali informazioni sono messe a disposizione del comandante. È necessario sottoporre l'aliante a una nuova pesatura se non si conosce con esattezza l'effetto delle modifiche sulla massa e sul bilanciamento.
- b) La pesatura deve essere effettuata dal fabbricante dell'aliante o in conformità al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, a seconda dei casi.

CAT.POLS.110 Prestazioni

Il comandante può utilizzare l'aliante soltanto se le prestazioni si conformano alle regole dell'aria applicabili e a tutte le altre restrizioni applicabili al volo, allo spazio aereo o agli aerodromi o siti operativi utilizzati, tenendo conto della precisione della cartografia di tutte le carte e mappe utilizzate.».

SEZIONE 5

Palloni

CAT.POL.B.100 Limitazioni operative

- a) Durante ogni fase operativa, il carico e la massa del pallone devono essere conformi ai limiti specificati nel suo manuale di volo (AFM) o nel manuale delle operazioni (OM), se più restrittivo.
- b) Devono essere esposti a bordo del pallone cartelli, elenchi, contrassegni degli strumenti o loro combinazioni, contenenti le limitazioni operative prescritte dal manuale di volo (AFM).

CAT.POL.B.105 Pesatura

- a) L'operatore deve assicurare che la massa del pallone sia stata stabilita mediante pesatura anteriormente alla prima messa in servizio. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa devono essere considerati e documentati correttamente. Tali informazioni sono messe a disposizione del comandante. È necessario sottoporre il pallone a una nuova pesatura se non si conosce con esattezza l'effetto delle modifiche sulla massa.
- b) La pesatura deve essere effettuata dal fabbricante del pallone o in conformità al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, a seconda dei casi.

CAT.POL.B.110 Sistema per determinare la massa

- a) L'operatore di un pallone istituisce un sistema, in cui si specifichi in che modo i seguenti elementi sono accuratamente determinati per ogni volo in modo da permettere al comandante di verificare che i limiti contenuti nel Manuale di volo sono rispettati:
 - 1) massa a vuoto del pallone;

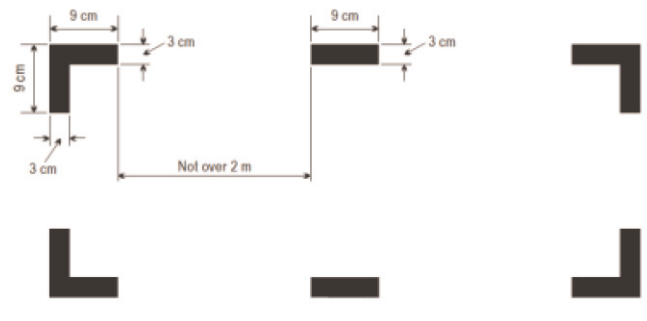
- 2) massa del carico pagante;
 - 3) massa del carico di combustibile o zavorra;
 - 4) massa al decollo;
 - 5) carico del pallone svolto sotto la supervisione del comandante o di personale qualificato;
 - 6) preparazione e disposizione di tutta la documentazione.
- b) Il computo della massa basato su calcoli elettronici deve essere replicabile dal comandante.
- c) La documentazione sulla massa deve essere preparata prima di ogni volo e documentata in un piano di volo operativo.

CAT.POL.B.115 Prestazioni

Il comandante può utilizzare il pallone soltanto se le prestazioni si conformano alle regole dell'aria applicabili e a tutte le altre restrizioni applicabili al volo, allo spazio aereo o agli aerodromi o siti operativi utilizzati, tenendo conto della precisione della cartografia di tutte le carte e mappe utilizzate.».

- k) Alle norme CAT.IDE.A.100, lettera c), CAT.IDE.A.215, lettera d), CAT.IDE.H.100, lettera c), i termini «devono» è sostituito da «si».
- l) Alla norma CAT.IDE.A.260, la figura 1 è sostituita dalla figura seguente:

Figura 1



- m) Al CAPO D – STRUMENTI, DATI ED EQUIPAGGIAMENTI sono inserite le seguenti SEZIONI 3 e 4:

«SEZIONE 3

Alianti

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

- a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal presente Capo devono essere approvati in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 se sono:
- 1) utilizzati dall'equipaggio di condotta per controllare la traiettoria di volo;
 - 2) utilizzati per conformarsi alla norma CAT.IDE.S.140;
 - 3) utilizzati per conformarsi alla norma CAT.IDE.S.145; oppure
 - 4) installati nell'aliante.

- b) I seguenti elementi, se richiesti dal presente Capo, non prevedono un'approvazione di equipaggiamento:
- 1) torce portatili individuali;
 - 2) orologio di precisione; e
 - 3) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione.
- c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dal presente Capo nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti da altri allegati, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:
- 1) le informazioni fornite da questi strumenti o equipaggiamenti non possono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta per conformarsi all'allegato I del regolamento (CE) n. 216/2008; e
 - 2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità dell'aliante, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.
- d) Gli strumenti ed equipaggiamenti devono essere facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione alla quale è seduto il membro dell'equipaggio di condotta che deve utilizzarli.
- e) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

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

Un volo non può essere iniziato nel caso in cui uno degli strumenti dell'aliante o uno degli equipaggiamenti o delle funzioni necessari per il volo sia non operativo o mancante, a meno che l'aliante sia operato in conformità alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL).

CAT.IDE.S.110 Operazioni VFR – strumenti di volo e di navigazione

- a) Gli alianti impiegati in voli VFR di giorno devono essere equipaggiati con un dispositivo per misurare e indicare:
- 1) nel caso di alianti a motore, la rotta magnetica;
 - 2) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - 3) l'altitudine-pressione; e
 - 4) la velocità indicata.
- b) Gli alianti impiegati in condizioni tali da non poter mantenere l'aliante nell'assetto desiderato senza riferimento a uno o più strumenti aggiuntivi, devono essere equipaggiati, in aggiunta ai dispositivi di cui alla lettera a), con un dispositivo per misurare e indicare:
- 1) la velocità verticale;
 - 2) l'assetto o virata e sbandamento. e
 - 3) la rotta magnetica.

CAT.IDE.S.115 Cloud flying – strumenti di volo e di navigazione

Gli alianti impiegati in cloud flying devono essere equipaggiati con un dispositivo per misurare e indicare:

- a) la rotta magnetica;

- b) il tempo in ore, minuti e secondi;
- c) l'altitudine di pressione;
- d) la velocità indicata;
- e) la velocità verticale; e
- f) l'assetto o virata e sbandamento.

CAT.IDE.S.120 Sedili e sistemi di vincolo

- a) Gli alianti devono essere equipaggiati con:
 - 1) un sedile per ogni persona a bordo; e
 - 2) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto per ogni sedile conformemente al manuale di volo.
- b) Una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto deve avere un unico punto di sgancio.

CAT.IDE.S.125 Ossigeno

Gli alianti utilizzati ad altitudini di pressione superiori a 10 000 ft devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di trasportare una quantità sufficiente di ossigeno per:

- a) i membri dell'equipaggio per tutto il tempo eccedente 30 minuti se l'altitudine di pressione si situa tra 10 000 piedi e 13 000 piedi; e
- b) tutti i membri d'equipaggio e i passeggeri per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione si situa al di sopra di 13 000 piedi.

CAT.IDE.S.130 Voli sopra l'acqua

Il comandante di un aliante utilizzato sull'acqua deve determinare i rischi di sopravvivenza degli occupanti dell'aliante in caso di ammaraggio, sulla base dei quali deve determinare se trasportare o meno:

- a) un giubbotto salvagente o un mezzo galleggiante equivalente individuale per ogni persona a bordo che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile della persona cui è destinato;
- b) un trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT) o un localizzatore personale satellitare (PLB), trasportato da un membro d'equipaggio o da un passeggero, in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 406 MHz; e
- c) equipaggiamento per inviare i segnali di soccorso, durante un volo:
 - 1) su una distesa d'acqua oltre la distanza di planata dalla costa; oppure
 - 2) quando la traiettoria di decollo o di avvicinamento è disposta in modo tale, sopra l'acqua, che in caso di inconveniente esista la probabilità di un ammaraggio forzato.

CAT.IDE.S.135 Equipaggiamento di sopravvivenza

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

CAT.IDE.S.140 Apparecchiature radio

- a) Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, gli alianti devono essere dotati di apparecchiature radio in grado di condurre comunicazioni a due vie con le stazioni aeronautiche e sulle frequenze tali da soddisfare i requisiti dello spazio aereo.
- b) Le apparecchiature radio, se richieste dalla lettera a), devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Apparatı di navigazione

Gli alianti devono essere dotati degli apparati di navigazione necessari per permetter loro di procedere conformemente:

- a) al piano di volo ATS, se applicabile; e
- b) alle prescrizioni dello spazio aereo applicabili.

CAT.IDE.S.150 Trasponder

Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, gli alianti devono essere equipaggiati con un trasponder SSR con tutte le capacità richieste.

SEZIONE 4

Palloni**CAT.IDE.B.100 Strumenti ed equipaggiamenti – generalità**

- a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal presente Capo devono essere approvati in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 se sono:
 - 1) utilizzati dall'equipaggio di condotta per determinare la traiettoria di volo;
 - 2) utilizzati per conformarsi alla norma CAT.IDE.B.155; oppure
 - 3) installati nel pallone.
- b) I seguenti elementi, se richiesti dal presente Capo, non prevedono un'approvazione di equipaggiamento:
 - 1) torce portatili individuali;
 - 2) orologio di precisione;
 - 3) cassetta di pronto soccorso;
 - 4) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione;
 - 5) fonte alternativa di accensione;
 - 6) coperta antincendio o copertura resistente al fuoco;
 - 7) fune; e
 - 8) coltello.

- c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dal presente Capo nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti da altri allegati, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:
- 1) le informazioni fornite da questi strumenti o equipaggiamenti non possono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta per conformarsi all'allegato I del regolamento (CE) n. 216/2008; e
 - 2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità del pallone, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.
- d) Gli strumenti ed equipaggiamenti devono essere facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione assegnata al membro dell'equipaggio di condotta che deve utilizzarli.
- e) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

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

Un volo non può essere iniziato nel caso in cui uno degli strumenti del pallone o uno degli equipaggiamenti o delle funzioni necessari per il volo sia non operativo o mancante, a meno che il pallone sia operato in conformità alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL).

CAT.IDE.B.110 Luci operative

I palloni utilizzati di notte devono essere equipaggiati con:

- a) luci anticollisione;
- b) un mezzo per fornire un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per un impiego sicuro del pallone; e
- c) una torcia portatile individuale.

CAT.IDE.B.115 Operazioni VFR – strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

I velivoli impiegati in voli VFR devono essere equipaggiati con:

- a) un dispositivo per indicare la direzione di deriva, e
- b) un dispositivo per misurare e indicare:
 - 1) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - 2) la velocità verticale, se richiesta dal manuale di volo;
 - 3) l'altitudine di pressione, se richiesta dal manuale di volo, dalle prescrizioni dello spazio aereo o quando è necessario controllare l'altitudine per l'utilizzo dell'ossigeno; e
 - 4) fatta eccezione per i palloni a gas, la pressione di ogni linea di alimentazione di gas da bruciare.

CAT.IDE.B.120 Sistemi di ritenuta

I palloni con un vano separato per il comandante devono essere muniti di un sistema di ritenuta per il comandante.

CAT.IDE.B.125 Kit di pronto soccorso

- a) I palloni devono essere dotati di un kit di pronto soccorso.
- b) Un ulteriore cassetta di pronto soccorso deve trovarsi a bordo del veicolo di recupero.
- c) Il kit di pronto soccorso deve essere:
 - 1) facilmente accessibile per l'uso; e
 - 2) mantenuto aggiornato.

CAT.IDE.B.130 Ossigeno

I palloni utilizzati ad altitudini di pressione superiori a 10 000 ft devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di trasportare una quantità sufficiente di ossigeno per:

- a) i membri d'equipaggio per tutto il tempo eccedente 30 minuti se l'altitudine di pressione si situa tra 10 000 ft e 13 000 ft; e
- b) tutti i membri d'equipaggio e i passeggeri per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione si situa al di sopra di 13 000 ft.

CAT.IDE.B.135 Estintori a mano

I palloni ad aria calda devono essere dotati di almeno un estintore a mano come richiesto dal codice di aeronavigabilità applicabile.

CAT.IDE.B.140 Voli sopra l'acqua

Il comandante di un pallone utilizzato sull'acqua deve determinare i rischi di sopravvivenza degli occupanti del pallone in caso di ammaraggio, sulla base dei quali deve stabilire se trasportare o meno:

- a) un giubbotto salvagente per ogni persona a bordo o un mezzo galleggiante equivalente individuale per ogni persona a bordo di età inferiore a 24 mesi, che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dalla postazione della persona cui è destinato;
- b) un trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT) o un localizzatore personale satellitare (PLB), trasportato da un membro d'equipaggio o da un passeggero, in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 406 MHz; e
- c) equipaggiamento per inviare i segnali di soccorso.

CAT.IDE.B.145 Equipaggiamento di sopravvivenza

I palloni impiegati in regioni dove le operazioni di ricerca e di salvataggio sarebbero particolarmente difficili, devono essere dotati di equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza adeguati all'area sorvolata.

CAT.IDE.B.150 Equipaggiamenti vari

- a) I palloni devono essere dotati di guanti protettivi per ciascun membro d'equipaggio.
- b) I palloni ad aria calda (mongolfiere) devono essere equipaggiati con:
 - 1) una fonte alternativa di accensione;
 - 2) un dispositivo per misurare e indicare la quantità di carburante;

- 3) una coperta antincendio o una copertura resistente al fuoco; e
 - 4) una fune di almeno 25 m di lunghezza.
- c) I palloni a gas devono essere dotati di:
- 1) un coltello; e
 - 2) una fune di almeno 20 metri di lunghezza di fibra naturale o di materiale conduttivo elettrostatico.

CAT.IDE.B.155 Apparecchiature radio

- a) Quando sia previsto dai requisiti dello spazio aereo sorvolato, i palloni devono essere dotati di apparecchiature radio collocate nella postazione del pilota, in grado di condurre comunicazioni a due vie con le stazioni aeronautiche e su frequenze in grado di rispettare i requisiti dello spazio aereo.
- b) Le apparecchiature radio, se richieste dalla lettera a), devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Trasponder

Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, i palloni devono essere equipaggiati con un trasponder SSR con tutte le capacità richieste.».

- 5) L'allegato V del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:
 - a) Tutti i riferimenti al regolamento (CE) n. 1702/2003 sono sostituiti da riferimenti al regolamento (UE) n. 748/2012.
 - b) Alla norma SpA.GEN.100, lettera a), punto 1, i termini «trasporto aereo» sono soppressi.
 - c) La norma SpA.DG.100 è sostituita dalla seguente:

«SpA.DG.100 Trasporto di merci pericolose

Salvo deroga prevista agli allegati IV (Parte CAT), VI (Parte NCC), VII (Parte NCO) e VIII (Parte SPO), l'operatore può trasportare merci pericolose per via aerea soltanto se è stato approvato dall'autorità competente.».

- 6) All'allegato VI del regolamento (UE) n. 965/2012, la lettera b) della norma NCC.POL.125 è sostituita dalla seguente:
 - «b) Fatta eccezione per un velivolo equipaggiato con motori a turbopropelleria ed una massa massima al decollo pari o inferiore a 5 700 kg, nel caso di un'avaria al motore durante il decollo, il pilota in comando si assicura che il velivolo sia in grado:
 - (1) di sospendere il decollo e fermarsi entro la distanza di accelerazione e arresto disponibile o all'interno della pista disponibile; oppure
 - (2) di continuare il decollo e superare tutti gli ostacoli lungo la traiettoria di volo con un margine adeguato fino a quando il velivolo sia in grado di conformarsi alla norma NCC.POL.130.».

- 7) L'allegato VII del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:
 - a) Tutti i riferimenti al regolamento (CE) n. 1702/2003 sono sostituiti da riferimenti al regolamento (UE) n. 748/2012.

b) la norma NCO.GEN.102 è così modificata:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

«**Motoalianti, alianti a motore e palloni misti**»;

ii) è aggiunta la seguente lettera d):

«d) I palloni misti devono essere gestiti in conformità ai requisiti per i palloni ad aria calda.».

c) è inserita la norma seguente NCO.GEN.103:

«**NCO.GEN.103 Voli introduttivi**

I voli introduttivi di cui all'articolo 6, paragrafo 5, lettera c), del presente regolamento, quando vengono effettuati in conformità al presente allegato, devono:

a) iniziare e concludersi nello stesso aerodromo o sito operativo, ad eccezione di aerostati e alianti;

b) essere operati in VFR di giorno;

c) essere controllati da una persona designata responsabile della sicurezza; e

d) essere conformi alle altre condizioni stabilite dall'autorità competente.».

d) La norma NCO.GEN.106 è sostituita dalla seguente:

«**NCO.GEN.106 Responsabilità e autorità del pilota in comando – palloni**

Il pilota in comando di un pallone, in aggiunta a quanto specificato alla norma NCO.GEN.105:

a) effettua il briefing pre-volo al personale di assistenza durante le operazioni di gonfiaggio e sgonfiaggio del pallone;

b) assicura che nessuno sia autorizzato a fumare a bordo o nelle immediate vicinanze del pallone; e

c) assicura che il personale di assistenza durante le operazioni di gonfiaggio e sgonfiaggio del pallone indossi adeguati indumenti protettivi.»

e) Alla norma NCO.GEN.135, lettera a), punto 10), dopo «per rotta di cui trattasi» è inserito il termine «area».

f) Alla norma NCO.OP.110, lettera c), prima frase, dopo «adottano» è inserito il termine «soltanto».

g) Il titolo della norma NCO.OP.113 è sostituito dal seguente: «**Minimi operativi di aerodromo – circuitazione a vista (circling) di terra con elicotteri**»

h) Alla norma NCO.OP.127, lettere a) e b), il termine «gas» è soppresso.

i) la norma NCO.OP.215 è sostituita dalla seguente:

«**NCO.OP.215 Limitazioni operative - palloni ad aria calda**

a) Un pallone ad aria calda non atterra di notte, tranne in situazioni di emergenza.

b) Un pallone ad aria calda può decollare di notte a condizione che sia disponibile una quantità sufficiente di combustibile per eseguire un atterraggio di giorno.»

j) La norma NCO.POL.105, lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) La pesatura deve essere effettuata:

- 1) nel caso di velivoli ed elicotteri, dal costruttore dell'aeromobile o da un'organizzazione di manutenzione approvata; e
- 2) nel caso di alianti e palloni, dal fabbricante dell'aeromobile o in conformità al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, a seconda dei casi.»

k) La norma NCO.IDE.B.110 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.B.110 Luci operative

I palloni utilizzati di notte devono essere equipaggiati con:

- a) luci anticollisione;
- b) un mezzo per fornire un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per un impiego sicuro del pallone; e
- c) una torcia portatile individuale.».

l) La norma NCO.IDE.B.125 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.B.125 Estintori a mano

I palloni ad aria calda devono essere dotati di almeno un estintore a mano, se richiesto dalle specifiche di certificazione applicabili.».

m) La norma NCO.IDE.B.140 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.B.140 Equipaggiamenti vari

a) I palloni devono essere dotati di guanti protettivi per ciascun membro d'equipaggio.

b) I palloni ad aria calda devono essere equipaggiati con:

- 1) una fonte alternativa di accensione;
- 2) un dispositivo per misurare e indicare la quantità di carburante;
- 3) una coperta antincendio o una copertura resistente al fuoco; e
- 4) una fune di almeno 25 metri (m) di lunghezza.

c) I palloni a gas devono essere dotati di:

- 1) un coltello; e
- 2) una fune di almeno 20 metri di lunghezza di fibra naturale o di materiale conduttivo elettrostatico.».

n) È aggiunto il seguente CAPO E:

«CAPO E

REQUISITI SPECIFICI

SEZIONE 1

Generalità

NCO.SPEC.100 Campo di applicazione

Il presente capo stabilisce i requisiti specifici che un pilota in comando deve rispettare nello svolgimento di operazioni non commerciali specializzate con aeromobili a motore non complessi.

NCO.SPEC.105 Lista di controllo

- a) Prima di iniziare operazioni specializzate, il pilota in comando deve condurre una valutazione del rischio, valutando la complessità dell'attività per determinare i pericoli e i rischi associati inerenti al funzionamento e stabilire misure di mitigazione.
- b) Un'operazione specializzata deve essere effettuata in conformità ad una lista di controllo. Sulla base della valutazione dei rischi, il pilota in comando deve stabilire tale lista di controllo adeguata all'attività specializzata e all'aeromobile utilizzato, tenendo conto di ogni sezione del presente capo.
- c) La lista di controllo relativa ai compiti del pilota in comando, dei membri d'equipaggio e dei specialisti deve essere facilmente accessibile su ogni volo.
- d) La lista di controllo deve essere riveduta e aggiornata periodicamente, a seconda dei casi.

NCO.SPEC.110 Responsabilità e autorità del pilota in comando

Ogniqualevolta membri d'equipaggio o specialisti partecipano all'operazione, il pilota in comando deve

- a) assicurare la conformità dei membri d'equipaggio e dei specialisti alle norme NCO.SPEC.115 e NCO.SPEC.120;
- b) non iniziare un volo quando un membro dell'equipaggio di condotta o un specialista non sia in grado di svolgere i propri compiti per una causa qualsiasi, come lesione, malattia, affaticamento o effetti di sostanze psicoattive;
- c) non continuare un volo oltre il più vicino aerodromo o sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico quando la capacità di un membro dell'equipaggio di condotta o di un specialista di svolgere i propri compiti sia significativamente ridotta da cause come affaticamento, malattia o mancanza di ossigeno;
- d) assicurare che i membri d'equipaggio e i specialisti rispettino le leggi, i regolamenti e le procedure degli Stati nei quali vengono condotte le operazioni;
- e) assicurare che tutti i membri dell'equipaggio e i specialisti siano in grado di comunicare tra loro in una lingua comune; e
- f) assicurare che i specialisti e i membri d'equipaggio utilizzino l'ossigeno supplementare con continuità ogni volta che l'altitudine della cabina supera 10 000 piedi per un periodo superiore a 30 minuti e ogni volta che l'altitudine della cabina supera 13 000 piedi.

NCO.SPEC.115 Responsabilità dell'equipaggio

- a) Un membro d'equipaggio è responsabile della corretta esecuzione dei propri compiti che devono essere specificati nella lista di controllo.

- b) Tranne nel caso dei palloni, durante le fasi critiche del volo o quando ciò sia ritenuto necessario dal pilota in comando ai fini della sicurezza, ogni membro d'equipaggio deve essere trattenuto alla sua postazione di lavoro salvo disposizioni contrarie specificate nella lista di controllo.
- c) Durante il volo, ciascun membro dell'equipaggio di condotta deve mantenere la cintura di sicurezza allacciata quando si trova alla propria postazione.
- d) Durante il volo, almeno un membro dell'equipaggio di condotta qualificato deve rimanere ai comandi dell'aeromobile in qualsiasi momento.
- e) Nessun membro d'equipaggio presta servizio su un aeromobile:
 - 1) se sa o sospetta di soffrire di affaticamento come indicato al punto 7.f dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008 o se si sente in condizione di non poter svolgere i propri compiti; oppure
 - 2) se è sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici o per altri motivi di cui al punto 7.g. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008.
- f) Ciascun membro d'equipaggio che svolga attività per più di un operatore deve:
 - 1) conservare la propria documentazione individuale relativa al tempo di volo e di servizio e ai periodi di riposo di cui all'allegato III (parte ORO), capo FTL al regolamento (UE) n. 965/2012, se pertinente; e
 - 2) fornisce a ciascun operatore i dati necessari per pianificare le attività conformemente ai requisiti FTL applicabili.
- g) Ciascun membro d'equipaggio deve riferire al pilota in comando:
 - 1) qualsiasi errore, guasto, malfunzionamento o difetto che ritiene possa pregiudicare l'aeronavigabilità o l'impiego in sicurezza dell'aeromobile compresi i sistemi di emergenza; e
 - 2) qualsiasi inconveniente che abbia pregiudicato o rischiato di pregiudicare, la sicurezza delle operazioni.

NCO.SPEC.120 Responsabilità degli specialisti

- a) Lo specialista è responsabile della corretta esecuzione dei propri compiti che devono essere specificati nella lista di controllo.
- b) Tranne nel caso dei palloni, durante le fasi critiche del volo o quando ciò sia ritenuto necessario dal pilota in comando ai fini della sicurezza, lo specialista deve essere trattenuto alla sua postazione di lavoro salvo disposizioni contrarie specificate nella lista di controllo.
- c) Lo specialista si assicura di essere trattenuto quando svolge compiti specializzati con le porte esterne aperte o rimosse.
- d) Lo specialista deve riferire al pilota in comando:
 - 1) qualsiasi errore, guasto, malfunzionamento o difetto che ritiene possa pregiudicare l'aeronavigabilità o l'impiego in sicurezza dell'aeromobile compresi i sistemi di emergenza; e
 - 2) qualsiasi inconveniente che abbia pregiudicato o rischiato di pregiudicare, la sicurezza delle operazioni.

NCO.SPEC.125 Informazioni di sicurezza

- a) Prima del decollo, il pilota in comando informa gli specialisti in materia di:
 - 1) equipaggiamenti di emergenza e procedure;
 - 2) procedure operative associate all'attività specializzata prima di ogni volo o serie di voli

- b) Le informazioni di cui alla lettera a), punto 2, possono non essere necessarie se gli specialisti sono stati informati sulle procedure operative prima dell'inizio della stagione di esercizio nell'anno civile in questione.

NCO.SPEC.130 Alitudini di separazione minima dagli ostacoli – voli IFR

Il pilota in comando stabilisce le altitudini minime di volo per ogni volo garantendo la separazione dal terreno richiesta per tutti i segmenti della rotta che devono essere effettuati in IFR. Le altitudini minime di volo non devono essere inferiori a quelle pubblicate dallo Stato sorvolato.

NCO.SPEC.135 Rifornimento di combustibile e lubrificante – velivoli

La norma NCO.OP.125, lettera a), punto 1, i) non si applica al traino di alianti, alle voli dimostrativi, ai voli acrobatici o ai voli di competizione.

NCO.SPEC.140 Rifornimento di combustibile e lubrificante – elicotteri

Nonostante la norma NCO.OP.126, lettera a), punto 1), il pilota in comando di un elicottero può iniziare un volo VFR di giorno solo rimanendo all'interno di 25 NM dall'aerodromo/sito operativo di partenza con riserva di carburante non inferiore a 10 minuti alla velocità di massima autonomia.

NCO.SPEC.145 Simulazione di situazioni in volo

A meno che uno specialista si trovi a bordo dell'aeromobile per addestramento, il pilota in comando, quando trasporta specialisti, non deve simulare:

- a) situazioni che richiedono l'applicazione di procedure speciali o di emergenza; oppure
- b) il volo in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC).

NCO.SPEC.150 Rilevamento di prossimità al suolo

Se installato, il sistema di avviso di prossimità al terreno può essere disattivato durante quelle attività specializzate, che, per loro natura, richiedono che l'aeromobile venga utilizzato a una distanza dal suolo inferiore a quella che comporterebbe l'attivazione del sistema di avviso di prossimità al terreno.

NCO.SPEC.155 Sistema anticollisione in volo (ACAS II)

Nonostante la norma NCO.OP.200, l'ACAS II può essere disattivato durante quelle attività specializzate, che, per loro natura, richiedono che l'aeromobile venga utilizzato a una distanza dal suolo inferiore a quella che comporterebbe l'attivazione dell'ACAS.

NCO.SPEC.160 Immissione di merci pericolose

Il pilota in comando non deve utilizzare un aeromobile sopra aree congestionate di città, paesi, insediamenti o sopra assembramenti di persone all'aperto quando immette merci pericolose.

NCO.SPEC.165 Trasporto e uso di armi

- a) Il pilota in comando deve garantire che, quando vengono trasportate delle armi su un volo ai fini di un incarico specializzato, queste siano messe in sicurezza quando non vengono utilizzate.
- b) Lo specialista che utilizza l'arma deve adottare le misure necessarie per impedire che vengano messi in pericolo l'aeromobile e le persone che si trovano a bordo o a terra.

NCO.SPEC.170 Prestazioni e criteri operativi – velivoli

Quando opera un velivolo ad un'altezza inferiore a 150 m (500 ft) sopra un'area non congestionata, per operazioni di velivoli che non sono in grado di sostenere il volo livellato in caso di avaria al motore, il pilota in comando deve aver:

- a) stabilito procedure operative per ridurre al minimo le conseguenze di un'avaria al motore; e

- b) informato tutti i membri d'equipaggio e specialisti a bordo sulle procedure da seguire in caso di atterraggio forzato.

NCO.SPEC.175 Prestazioni e criteri operativi – elicotteri

- a) Il pilota in comando può utilizzare un aeromobile sopra aree congestionate a condizione che:
- 1) l'elicottero sia certificato nella categoria A o B; e
 - 2) siano istituite misure di sicurezza per impedire che siano messe in pericolo persone o cose che si trovano a terra
- b) Il pilota in comando deve aver:
- 1) stabilito procedure operative per ridurre al minimo le conseguenze di un'avaria al motore; e
 - 2) informato tutti i membri d'equipaggio e specialisti a bordo sulle procedure da seguire in caso di atterraggio forzato.
- c) Il pilota in comando deve assicurare che la massa al decollo, in volo stazionario o all'atterraggio non superi la massa massima specificata per:
- 1) un volo stazionario con effetto suolo (HOGE) con tutti i motori funzionanti alla potenza adeguata; oppure
 - 2) se prevalgono delle condizioni che rendono improbabile un HOGE, la massa dell'elicottero non deve superare la massa massima specificata per un volo stazionario in effetto suolo (HIGE) con tutti i motori funzionanti alla potenza adeguata, a condizione che le condizioni prevalenti consentano un volo stazionario in effetto suolo alla massa massima specificata.

SEZIONE 2

Operazioni di carico esterno imbragato dell'elicottero (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Lista di controllo

La lista di controllo per HESLO deve contenere:

- a) procedure normali, speciali e di emergenza;
- b) dati pertinenti relativi alle prestazioni;
- c) attrezzature richieste;
- d) eventuali limitazioni; e
- e) responsabilità e doveri del pilota in comando e, se del caso, dei membri dell'equipaggio e degli specialisti.

NCO.SPEC.HESLO.105 Attrezzature HESLO specifiche

Gli elicotteri devono essere equipaggiati con almeno:

- a) uno specchio di sicurezza del carico o mezzi alternativi per vedere il gancio/carico; e
- b) contatore di carico, a meno che vi sia un altro metodo per determinare il peso del carico.

NCO.SPEC.HESLO.110 Trasporto di merci pericolose

L'operatore che trasporta merci pericolose verso o da siti senza equipaggio o località remote chiede all'autorità competente una esenzione dalle disposizioni delle Istruzioni tecniche se non intende conformarsi ai requisiti di queste istruzioni.

SEZIONE 3

Operazioni di carico esterno umano (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 Lista di controllo**

La lista di controllo per HEC deve contenere:

- a) procedure normali, speciali e di emergenza;
- b) dati pertinenti relativi alle prestazioni;
- c) attrezzature richieste;
- d) eventuali limitazioni; e
- e) responsabilità e doveri del pilota in comando e, se del caso, dei membri dell'equipaggio e degli specialisti.

NCO.SPEC.HEC.105 Attrezzature HEC specifiche

- a) L'elicottero deve essere equipaggiato con:
 - 1) attrezzature per operazioni con verricello o gancio per merci;
 - 2) uno specchio di sicurezza del carico o mezzi alternativi per vedere il gancio; e
 - 3) contatore di carico, a meno che vi sia un altro metodo per determinare il peso del carico.
- b) L'installazione di tutte le attrezzature con gancio di carico e verricello e ogni successiva modifica devono avere un'approvazione di aeronavigabilità adeguata alle funzioni che si vogliono effettuare.

SEZIONE 4

Operazioni con paracadute (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Lista di controllo**

La lista di controllo per PAR deve contenere:

- a) procedure normali, speciali e di emergenza;
- b) dati pertinenti relativi alle prestazioni;
- c) attrezzature richieste;
- d) eventuali limitazioni; e
- e) responsabilità e doveri del pilota in comando e, se del caso, dei membri dell'equipaggio e degli specialisti.

NCO.SPEC.PAR.105 Trasporto di membri dell'equipaggio e specialisti

Il requisito di cui alla norma NCO.SPEC.120, lettera c) non si applica per gli specialisti che effettuano lanci con il paracadute.

NCO.SPEC.PAR.110 Posti a sedere

Nonostante le norme NCO.IDE.A.140, lettera a), punto 1) e NCO.IDE.H.140, lettera a), punto 1), il pavimento dell'aeromobile può essere utilizzato come posto a sedere, a condizione che siano disponibili per gli specialisti strumenti a cui tenersi o fissarsi.

NCO.SPEC.PAR.115 Ossigeno

Nonostante la norma NCO.SPEC.110, lettera f), l'obbligo di utilizzare l'ossigeno supplementare non si applica ai membri d'equipaggio che non siano il pilota in comando e agli specialisti che esercitano funzioni essenziali per l'attività specializzata, ogni volta che l'altitudine di cabina:

- a) supera 13 000 piedi, per un periodo non superiore a 6 minuti; oppure
- b) supera 15 000 piedi, per un periodo non superiore a 3 minuti.

NCO.SPEC.PAR.120 Immissione di merci pericolose

Nonostante la norma NCO.SPEC.160, i paracadutisti possono uscire dall'aeromobile per dimostrazioni con il paracadute sopra aree congestionate di città, paesi, insediamenti o sopra assembramenti di persone all'aperto portando dispositivi di addestramento fumogeni, purché essi siano fabbricati a questo scopo.

SEZIONE 5

Voli acrobatici (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Lista di controllo**

La lista di controllo per ABF deve contenere:

- a) procedure normali, speciali e di emergenza;
- b) dati pertinenti relativi alle prestazioni;
- c) attrezzature richieste;
- d) eventuali limitazioni; e
- e) responsabilità e doveri del pilota in comando e, se del caso, dei membri dell'equipaggio e degli specialisti.

NCO.SPEC.ABF.105 Documenti e informazioni

I seguenti documenti e informazioni elencati alla norma NCO.GEN.135, lettera a) non devono essere trasportati durante i voli acrobatici:

- a) i dettagli del piano di volo ATS presentato, se pertinente;
- b) carte aeronautiche attuali e adeguate per la rotta/area del volo proposto e tutte le rotte sulle quali il volo potrebbe essere dirottato; e
- c) informazioni su procedure e segnali visivi utilizzati da aeromobili intercettanti e intercettati.

NCO.SPEC.ABF.110 Attrezzature

I seguenti requisiti sulle apparecchiature non devono essere applicati ai voli acrobatici:

- a) kit di pronto soccorso come previsto alle norme NCO.IDE.A.145 e NCO.IDE.H.145;
- b) estintori a mano come previsto alle norme NCO.IDE.A.160 e NCO.IDE.H.180; e
- c) trasmettitori localizzatori di emergenza o localizzatori personali satellitari come previsto alle norme NCO.IDE.A.170 e NCO.IDE.H.170.».

ALLEGATO II

«ALLEGATO VIII

OPERAZIONI SPECIALIZZATE**[PARTE SPO]****SPO.GEN.005 Campo di applicazione**

- a) Il presente allegato si applica a qualsiasi operazione specializzata nella quale l'aeromobile è utilizzato per attività specializzate come agricoltura, costruzioni, aerofotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea.
- b) Nonostante la lettera a), le operazioni non commerciali specializzate effettuate con aeromobili complessi a motore devono essere conformi all'allegato VII (Parte NCO).
- c) Nonostante la lettera a), le seguenti operazioni con aeromobili complessi a motore possono essere condotte in conformità all'allegato VII (Parte NCO):
- 1) voli di competizione o voli dimostrativi, a condizione che il compenso o qualsiasi titolo oneroso versato per tali voli sia limitato al recupero dei costi diretti e ad un contributo proporzionato ai costi annuali, nonché a premi non superiori a un valore specificato dall'autorità competente;
 - 2) lanci con paracadute, traino di alianti o voli acrobatici effettuati da un'organizzazione di addestramento avente la propria sede principale di attività in uno Stato membro ed approvata in conformità al 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'aeromobile sia operato dall'organizzazione a titolo di proprietà o di «dry lease» (noleggio senza equipaggio), che il volo non sia in grado di generare utili distribuiti al di fuori dell'organizzazione, e che qualora vi partecipino soggetti non membri dell'organizzazione, tali voli rappresentino solo un'attività marginale dell'organizzazione.

CAPO A

GENERALITÀ**SPO.GEN.100 Autorità competente**

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

SPO.GEN.101 Metodi di rispondenza

Dei metodi alternativi di rispondenza rispetto a quelli adottati dall'Agenzia possono essere utilizzati da un operatore per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative.

SPO.GEN.102 Motoalianti, alianti a motore e palloni misti

- a) I motoalianti devono essere utilizzati nel rispetto delle prescrizioni per:
- 1) velivoli se sono muniti di motore; e
 - 2) gli alianti, se operati senza l'utilizzo di un motore.
- b) I motoalianti devono essere equipaggiati conformemente alle prescrizioni applicabili ai velivoli, salvo disposizioni contrarie al capo D.

- c) Gli alianti a motore, esclusi i motoalianti, devono essere operati ed equipaggiati in conformità ai requisiti applicabili agli alianti.
- d) I palloni misti devono essere operati in conformità ai requisiti per i palloni ad aria calda.

SPO.GEN.105 Responsabilità dell'equipaggio

- a) Un membro d'equipaggio è responsabile della corretta esecuzione dei propri compiti che devono essere specificati nelle procedure operative standard (POS) e, se del caso, nel Manuale delle operazioni.
- b) Tranne nel caso dei palloni, durante le fasi critiche del volo o quando ciò sia ritenuto necessario dal pilota in comando ai fini della sicurezza, il membro d'equipaggio deve essere trattenuto alla sua postazione di lavoro salvo disposizioni contrarie specificate nella SOP.
- c) Durante il volo, ciascun membro dell'equipaggio di condotta deve mantenere la cintura di sicurezza allacciata quando si trova alla propria postazione.
- d) Durante il volo, almeno un membro dell'equipaggio di condotta qualificato deve rimanere ai comandi dell'aeromobile in qualsiasi momento.
- e) Nessun membro d'equipaggio presta servizio su un aeromobile:
 - 1) se sa o sospetta di soffrire di affaticamento come indicato al punto 7.f dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008 o se si sente in condizione di non poter svolgere i propri compiti; oppure
 - 2) se è sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici o per altri motivi di cui al punto 7.g. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008.
- f) Ciascun membro d'equipaggio che svolga attività per più di un operatore deve:
 - 1) conservare la propria documentazione individuale relativa al tempo di volo e di servizio e ai periodi di riposo di cui all'allegato III (parte ORO), capo FTL al regolamento (UE) n. 965/2012, se pertinente; e
 - 2) fornire a ciascun operatore i dati necessari per pianificare le attività conformemente ai requisiti FTL applicabili.
- g) Ciascun membro d'equipaggio deve riferire al pilota in comando:
 - 1) qualsiasi errore, guasto, malfunzionamento o difetto che ritiene possa pregiudicare l'aeronavigabilità o l'impiego in sicurezza dell'aeromobile compresi i sistemi di emergenza; e
 - 2) qualsiasi inconveniente che abbia pregiudicato o rischiato di pregiudicare, la sicurezza delle operazioni.

SPO.GEN.106 Responsabilità degli specialisti

- a) Lo specialista è responsabile della corretta esecuzione dei propri compiti che devono essere specificati nella SOP.
- b) Tranne nel caso dei palloni, durante le fasi critiche del volo o quando ciò sia ritenuto necessario dal pilota in comando ai fini della sicurezza, lo specialista deve essere trattenuto alla sua postazione di lavoro salvo disposizioni contrarie specificate nella SOP.

- c) Lo specialista si assicura di essere trattenuto quando svolge compiti specializzati con le porte esterne aperte o rimosse.
- d) Lo specialista deve riferire al pilota in comando:
 - 1) qualsiasi errore, guasto, malfunzionamento o difetto che ritiene possa pregiudicare l'aeronavigabilità o l'impiego in sicurezza dell'aeromobile compresi i sistemi di emergenza; e
 - 2) qualsiasi inconveniente che abbia pregiudicato o rischiato di pregiudicare, la sicurezza delle operazioni.

SPO.GEN.107 Responsabilità e autorità del pilota in comando

- a) Il pilota in comando è responsabile:
 - 1) della sicurezza dell'aeromobile e di tutti i membri d'equipaggio, degli specialisti e delle merci a bordo durante le operazioni degli aeromobili;
 - 2) dell'inizio, continuazione, conclusione o diversione di un volo nell'interesse della sicurezza;
 - 3) di assicurare che tutte le procedure operative e liste di controllo (checklists) siano completate in conformità al manuale delle operazioni;
 - (4) di iniziare un volo soltanto se è certo che tutte le limitazioni operative di cui al punto 2.a.3. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008 siano osservate, come segue:
 - i) l'aeromobile sia idoneo al volo;
 - ii) l'aeromobile sia debitamente immatricolato;
 - iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti per l'esecuzione del volo siano installati e operativi sull'aeromobile, a meno che l'operazione con equipaggiamento non operativo sia permessa dalla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) o documento equivalente, ove applicabile, come previsto alle norme SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 o SPO.IDE.B.105;
 - iv) la massa dell'aeromobile e, tranne che per i palloni, il baricentro siano tali da permettere la conduzione del volo entro i limiti prescritti nel documento di aeronavigabilità;
 - v) tutti gli equipaggiamenti ed i bagagli siano correttamente stivati e messi in sicurezza; e
 - vi) le limitazioni operative dell'aeromobile, come specificato nel manuale di volo dell'aeromobile (AFM), siano costantemente rispettate nel corso del volo;
 - 5) di non iniziare un volo quando egli stesso, o un membro dell'equipaggio o uno specialista non sia in grado di svolgere i propri compiti per una causa qualsiasi, come lesione, malattia, affaticamento o effetti di sostanze psicoattive;
 - 6) di non continuare un volo oltre il più vicino aerodromo o sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico quando la sua capacità o quella di un membro dell'equipaggio o di uno specialista di svolgere i propri compiti sia significativamente ridotta da cause come affaticamento, malattia o mancanza di ossigeno;
 - 7) di decidere di accettare o meno un aeromobile con anomalie in base alla lista delle deviazioni di configurazione (CDL) o alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), a seconda dei casi;

- 8) di registrare i dati relativi all'utilizzo e tutti i difetti noti o sospetti dell'aeromobile al termine del volo, o di una serie di voli, nel quaderno tecnico o giornale di rotta dell'aeromobile; e
- 9) di assicurare che, quando installati, i registratori dei dati di volo:
 - i) non vengano scollegati o spenti durante il volo; e
 - ii) nel caso di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica:
 - A) i dati registrati non vengano cancellati intenzionalmente;
 - B) siano disattivati immediatamente dopo il completamento del volo; e
 - C) siano riattivati solo dopo aver ricevuto la conferma da parte dell'autorità investigatrice.
- b) Il pilota in comando ha l'autorità di rifiutare di trasportare o sbarcare persone, bagagli o merci che possano costituire un potenziale pericolo per la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti.
- c) Il pilota in comando, appena possibile, segnala all'unità dei servizi del traffico aereo (ATS) pertinente le eventuali condizioni meteorologiche o di volo pericolose incontrate che potrebbero incidere sulla sicurezza di altri aeromobili.
- d) In deroga alle disposizioni della lettera a), punto 6, in un'operazione a equipaggio multiplo il pilota in comando può continuare un volo oltre il più vicino aerodromo agibile dal punto di vista meteorologico se sono in atto procedure di mitigazione adeguate.
- e) Il pilota in comando effettua, in una situazione di emergenza che esiga decisioni e azioni immediate, tutte le azioni che ritiene necessarie in tali circostanze, in conformità al punto 7.d. dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008. In questi casi può, ai fini della sicurezza, deviare da regole, procedure operative e metodi stabiliti.
- f) Nei casi di interferenza illecita, il pilota in comando trasmette immediatamente la relativa segnalazione all'autorità competente e informa l'autorità locale designata.
- g) Il pilota in comando comunica all'autorità appropriata più vicina, il più rapidamente possibile, qualsiasi incidente che coinvolga l'aeromobile e che comporti feriti gravi o morti o gravi danni all'aeromobile o a beni.

SPO.GEN.108 Responsabilità e autorità del pilota in comando - palloni

Il pilota in comando di un pallone, in aggiunta alla norma SPO.GEN.107:

- a) effettua il briefing pre-volo al personale di assistenza durante le operazioni di gonfiaggio e sgonfiaggio del pallone;
- b) assicura che nessuno sia autorizzato a fumare a bordo o nelle immediate vicinanze del pallone; e
- c) assicura che il personale di assistenza durante le operazioni di gonfiaggio e sgonfiaggio del pallone indossi adeguati indumenti protettivi.

SPO.GEN.110 Conformità a leggi, regolamenti e procedure

Il pilota in comando, i membri d'equipaggio e gli specialisti si conformano alle leggi, ai regolamenti e alle procedure degli Stati nei quali vengono effettuate le operazioni di volo.

SPO.GEN.115 Lingua comune

L'operatore assicura che tutti i membri dell'equipaggio e gli specialisti siano in grado di comunicare tra loro in una lingua comune.

SPO.GEN.120 Rullaggio di velivoli

L'operatore assicura che un velivolo rulli nell'area di movimento di un aerodromo soltanto se la persona ai comandi:

- a) è un pilota adeguatamente qualificato; oppure
- b) è stata designata dall'operatore e:
 - (1) è addestrata al rullaggio del velivolo;
 - (2) è addestrata all'uso del radiotelefono, se sono necessarie comunicazioni radio;
 - (3) ha ricevuto istruzioni in merito alla conformazione (layout) dell'aerodromo, ai percorsi, ai segnali, alla segnaletica orizzontale, alle luci, ai segnali e alle istruzioni per il controllo del traffico aereo (ATC), alla fraseologia e alle procedure; e
 - (4) è in grado di attenersi agli standard operativi richiesti per il movimento sicuro del velivolo nell'aerodromo.

SPO.GEN.125 Avvio del rotore

Il rotore di un elicottero deve essere avviato al fine di iniziare un volo soltanto in presenza di un pilota qualificato ai comandi.

SPO.GEN.130 Dispositivi elettronici portatili

L'operatore non permette a nessuno di usare a bordo dispositivi elettronici portatili (PED) che possano influenzare negativamente le prestazioni dei sistemi e degli equipaggiamenti dell'aeromobile.

SPO.GEN.135 Informazioni sugli equipaggiamenti di emergenza e di sopravvivenza presenti a bordo

L'operatore assicura, in qualsiasi momento, che siano disponibili per immediata comunicazione ai centri di coordinamento delle ricerche (RCC), le liste contenenti le informazioni sugli equipaggiamenti di emergenza e di sopravvivenza presenti a bordo.

SPO.GEN.140 Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo

- a) I seguenti documenti, manuali e informazioni o copie di essi sono obbligatori a bordo di ogni volo, a meno che non sia diversamente specificato:
 - 1) il manuale di volo dell'aeromobile (AFM), o documento/i equivalente/i;
 - 2) il certificato di immatricolazione originale;
 - 3) il certificato di navigabilità (CofA) originale;
 - 4) il certificato acustico, se pertinente;
 - 5) una copia della dichiarazione, come indicato alla norma ORO.DEC.100 e, se del caso, una copia dell'autorizzazione come specificato nella norma ORO.SPO.110;

- 6) la lista delle approvazioni specifiche, se pertinente;
 - 7) la licenza di postazione radio originale, se pertinente;
 - 8) il(i) certificato(i) di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
 - 9) il giornale di rotta, o un documento equivalente, per l'aeromobile;
 - 10) il quaderno tecnico di bordo, a norma dell'allegato I (Parte M) del regolamento (CE) n. 2042/2003, se pertinente;
 - 11) i dettagli del piano di volo ATS presentato, se pertinente;
 - 12) carte aeronautiche attuali e adeguate per la rotta/area del volo proposto e tutte le rotte sulle quali il volo potrebbe essere dirottato;
 - (13) informazioni su procedure e segnali visivi per l'utilizzo da parte di aeromobili intercettanti e intercettati;
 - 14) informazioni riguardanti i servizi di ricerca e salvataggio per la zona interessata dal volo;
 - 15) le parti in corso di validità del Manuale delle operazioni e/o POS di volo del velivolo che sono pertinenti ai compiti dei membri d'equipaggio e specialisti, che devono essere facilmente accessibili;
 - 16) la MEL o la CDL, se pertinente;
 - 17) documentazione NOTAM appropriata e documentazione relativa ai servizi di informazione aeronautica (AIS);
 - 18) informazioni meteorologiche appropriate, se del caso;
 - 19) elenchi delle merci, se pertinente; e
 - 20) ogni altro tipo di documentazione che possa essere pertinente per il volo o che possa essere richiesto dagli Stati interessati dal volo.
- b) In deroga alla lettera a), i documenti e le informazioni di cui dalla lettera a), punto 2, alla lettera a), punto 11 e lettera a), punti 14, 17, 18 e 19, possono essere conservati nell'aerodromo o sito operativo sui voli:
- 1) che intendono decollare e atterrare nello stesso aerodromo o sito operativo; oppure
 - 2) che restano entro una distanza o area specificata dall'autorità competente in conformità alla norma ARO.OPS.210.
- c) In deroga alle disposizioni della lettera a), sui voli con palloni o alianti, esclusi motoalianti (TMG), i documenti e le informazioni di cui alla lettera a), dal punto 1 al punto 10, e lettera a), dal punto 13 al punto 19, possono essere trasportati nel veicolo di recupero.
- d) In caso di perdita o furto dei documenti specificati alla lettera a), dal punto 2 al punto 8, l'operazione può continuare fino a quando il volo raggiunga la destinazione o il luogo in cui possono essere forniti i documenti sostitutivi.
- e) L'operatore mette a disposizione, entro un tempo ragionevole dalla richiesta avanzata dall'autorità competente, la documentazione obbligatoria da trasportare a bordo.

SPO.GEN.145 Conservazione, consegna e utilizzazione delle registrazioni dei registratori di volo – operazioni con aeromobili complessi a motore

- a) A seguito di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica, l'operatore di un aeromobile deve conservare le registrazioni originali pertinenti per un periodo di 60 giorni, a meno che l'autorità inquirente non abbia dato istruzioni diverse al riguardo.
- b) L'operatore deve effettuare controlli operativi e valutazioni delle registrazioni dei registratori dei dati di volo (FDR), delle registrazioni fatte dal fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) e delle registrazioni delle comunicazioni dei dati per assicurare la continua efficienza dei registratori.
- c) L'operatore deve conservare le registrazioni per il periodo di tempo operativo del FDR come previsto dalla norma SPO.IDE.A.145 o SPO.IDE.H.145, salvo per le esigenze di prova e di manutenzione dei FDR, nel qual caso è possibile cancellare al massimo un'ora delle registrazioni più vecchie, al momento della prova.
- d) L'operatore conserva e mantiene aggiornato un documento contenente le informazioni necessarie per convertire i dati grezzi dai FDR in parametri espressi in supporti di indagine tecnica.
- e) L'operatore mette a disposizione tutte le registrazioni dei registratori di volo che sono state conservate, se lo stabilisce l'autorità competente.
- f) Le registrazioni CVR possono essere usate soltanto per scopi diversi da quelli investigativi di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica, se tutti i membri dell'equipaggio e il personale di manutenzione interessato lo consentono.
- g) Le registrazioni FDR o comunicazioni di dati possono essere usate soltanto per scopi diversi da quelli investigativi di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica, se:
 - 1) vengono utilizzate dall'operatore unicamente per scopi inerenti l'aeronavigabilità o la manutenzione;
 - 2) sono rese anonime; oppure
 - 3) vengono divulgate in condizioni di riservatezza.

SPO.GEN.150 Trasporto di merci pericolose

- a) Il trasporto di merci pericolose per via aerea deve essere effettuato in conformità all'allegato 18 della Convenzione di Chicago modificata da ultimo e ampliata dalle Istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (doc. ICAO 9284-AN/905), comprendente supplementi o rettifiche.
- b) Le merci pericolose possono essere trasportate soltanto da un operatore approvato in conformità all'allegato V (Parte SpA), capo G, al regolamento (CE) n. 965/2012 eccetto quando:
 - 1) non sono soggette alle Istruzioni tecniche conformemente alla parte 1 di tali istruzioni;
 - 2) sono trasportate da passeggeri o membri dell'equipaggio, o si trovano nel bagaglio che è stato separato dal proprietario, conformemente alla parte 8 delle Istruzioni tecniche;
 - 3) devono trovarsi a bordo dell'aeromobile per fini speciali in conformità alle Istruzioni tecniche;
 - 4) sono utilizzate per facilitare la sicurezza del volo quando il trasporto a bordo dell'aeromobile sia giustificato per garantirne la disponibilità tempestiva per scopi operativi, indipendentemente dalla circostanza che tali articoli e sostanze debbano essere trasportati o siano destinati ad essere utilizzati nel contesto di un determinato volo.

- c) L'operatore stabilisce procedure per assicurare che vengano prese tutte le precauzioni ragionevoli al fine di impedire che, inavvertitamente, siano trasportate a bordo merci pericolose.
- d) L'operatore fornisce al personale le informazioni necessarie per consentirgli di ottemperare alle proprie responsabilità, come richiesto dalle istruzioni tecniche.
- e) L'operatore, in conformità alle Istruzioni tecniche, riferisce senza ritardi all'autorità competente e all'autorità appropriata dello Stato in cui si è verificato l'evento in merito a:
 - 1) incidenti o inconvenienti riguardanti merci pericolose;
 - 2) l'individuazione di merci pericolose trasportate da passeggeri o membri dell'equipaggio, o nel loro bagaglio, quando ciò avvenga in modo non conforme alla parte 8 delle Istruzioni tecniche.
- f) L'operatore assicura che gli specialisti ricevano adeguate informazioni riguardanti le merci pericolose.
- g) L'operatore assicura che siano fornite, ai punti di accettazione del carico, note informative sul trasporto di merci pericolose come previsto dalle Istruzioni tecniche.

SPO.GEN.155 Immissione di merci pericolose

L'operatore non deve utilizzare un aeromobile sopra aree congestionate di città, paesi, insediamenti o sopra assembramenti di persone all'aperto quando immette merci pericolose.

SPO.GEN.160 Trasporto e uso di armi

- a) L'operatore deve garantire che, quando vengono trasportate delle armi su un volo a fini di un incarico specializzato, queste sono messe in sicurezza quando non vengono utilizzate.
- b) Lo specialista che utilizza l'arma deve adottare le misure necessarie per impedire che vengano messi in pericolo l'aeromobile e le persone che si trovano a bordo o a terra.

SPO.GEN.165 Ammissione in cabina di pilotaggio

Il pilota in comando è il responsabile finale dell'autorizzazione all'ammissione in cabina di pilotaggio e assicura che:

- a) l'ammissione in cabina di pilotaggio non distraiga o interferisca con le operazioni di volo; e
- b) tutte le persone trasportate in cabina di pilotaggio abbiano familiarità con le relative procedure di sicurezza.

CAPO B

PROCEDURE OPERATIVE

SPO.OP.100 Uso di aerodromi e siti operativi

L'operatore utilizza soltanto aerodromi e siti operativi adeguati al tipo di aeromobile e operazione interessata.

SPO.OP.105 Specifiche di aerodromi isolati – velivoli

Ai fini della selezione di aerodromi alternati e delle linee guida per il rifornimento, l'operatore considera un aerodromo come aerodromo isolato se il tempo di volo per raggiungere l'aerodromo di destinazione alternato più vicino risulta superiore a:

- a) nel caso di velivoli con motori a pistoni, 60 minuti; oppure

b) nel caso di velivoli con motori a turbina, 90 minuti.

SPO.OP.110 Minimi operativi di aerodromo – velivoli ed elicotteri

a) Per i voli IFR, l'operatore o il pilota in comando specifica i minimi operativi di aerodromo per ogni aerodromo di partenza, destinazione o alternato che si intende utilizzare. Tali minimi:

- 1) non devono essere inferiori ai valori eventualmente stabiliti dallo Stato in cui l'aerodromo stesso è ubicato, salvo approvazione specifica da parte del suddetto Stato; e
- 2) quando si effettuano operazioni in bassa visibilità, devono essere approvati dall'autorità competente conformemente all'allegato V (parte SpA), capo E, al regolamento (UE) n. 965/2012.

b) Nello stabilire i minimi operativi di aerodromo, l'operatore o il pilota in comando tiene conto dei seguenti elementi:

- 1) tipo, prestazioni e caratteristiche di pilotaggio dell'aeromobile;
- 2) competenza ed esperienza dell'equipaggio di condotta e, se pertinente, sua composizione;
- 3) le dimensioni e le caratteristiche delle piste e delle aree di avvicinamento finale e di decollo (FATO) che possono essere selezionate;
- 4) l'adeguatezza e le prestazioni degli aiuti visivi e non visivi disponibili a terra;
- 5) gli equipaggiamenti e apparecchi di bordo ai fini della navigazione e/o per il controllo della traiettoria di volo, rispettivamente, durante il decollo, l'avvicinamento, la richiamata, l'atterraggio, la decelerazione in pista e il mancato avvicinamento;
- 6) gli ostacoli nelle aree di avvicinamento, mancato avvicinamento e salita iniziale richieste per l'esecuzione di procedure di emergenza;
- 7) l'altitudine/altezza di separazione da ostacoli per le procedure di avvicinamento strumentale;
- 8) i mezzi per determinare e comunicare le condizioni meteorologiche; e
- 9) la tecnica di volo da utilizzare durante l'avvicinamento finale.

c) I minimi per un tipo specifico di avvicinamento e di procedura di atterraggio possono essere utilizzati se:

- 1) gli equipaggiamenti di terra necessari per la procedura sono operativi;
- 2) i sistemi dell'aeromobile richiesti per il tipo di avvicinamento sono operativi;
- 3) i criteri prestazionali dell'aeromobile richiesti sono soddisfatti; e
- 4) l'equipaggio di condotta è adeguatamente qualificato.

SPO.OP.111 Minimi operativi di aerodromo – operazioni NPA, APV, CAT I

a) L'altezza di decisione (DH) da utilizzare per un avvicinamento non di precisione (NPA) effettuato con la tecnica dell'avvicinamento finale in discesa continua (CDFA), procedura di avvicinamento con guida verticale (APV) o operazioni di categoria I (CAT I) non deve essere inferiore al valore più alto tra i seguenti:

- 1) l'altezza minima alla quale l'aiuto all'avvicinamento può essere utilizzato senza il riferimento visivo richiesto;

- 2) l'altezza di separazione dagli ostacoli (OCH) per la categoria di aeromobili;
 - 3) la DH della procedura di avvicinamento pubblicata, ove pertinente;
 - 4) i minimi base specificati nella tabella 1; oppure
 - 5) la DH minima specificata nel manuale di volo dell'aeromobile (AFM) o documento equivalente, se indicata.
- b) L'altezza minima di discesa (MDH) per un'operazione NPA effettuata senza la tecnica CDFa non deve essere inferiore al valore più alto tra i seguenti:
- 1) l'altezza di separazione dagli ostacoli (OCH) per la categoria di aeromobili;
 - 2) i minimi base specificati nella tabella 1; oppure
 - 3) la MDH minima specificata nel manuale di volo dell'aeromobile (AFM), se indicata.

Tabella 1
Minimi base

Impianto	Valore minimo di DH/MDH (piedi)
Sistema di atterraggio strumentale (ILS)	200
Sistema globale di navigazione satellitare (GNSS)/Sistema satellitare di incremento di accuratezza (SBAS) (Precisione laterale con avvicinamento con guida verticale (LPV])	200
GNSS (Navigazione Laterale (LNAV])	250
GNSS/Navigazione barometrica verticale (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizzatore (LOC) con o senza dispositivo per la misurazione della distanza (DME)	250
Avvicinamento con radar di sorveglianza (SRA) (con termine a 0,5 NM dalla soglia)	250
SRA (con termine a 1 NM dalla soglia)	300
SRA (con termine a 2 NM dalla soglia o oltre)	350
Radiofaro omnidirezionale VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiofaro non direzionale (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometro VHF (VDF)	350

SPO.OP.112 Minimi operativi di aerodromo – circuitazione a vista (circling) con velivoli

- a) La MDH per la circuitazione a vista (circling) con velivoli non deve essere inferiore al valore più alto tra i seguenti:
- 1) l'OCH per la circuitazione pubblicata per la categoria del velivolo;
 - 2) l'altezza di circuitazione minima derivata dalla tabella 1; oppure
 - 3) la DH/MDH della procedura di avvicinamento strumentale precedente.

b) La visibilità minima per la circuitazione a vista con aeroplani non deve essere inferiore al valore più alto tra i seguenti:

- 1) la visibilità di circuitazione per la categoria dell'aeroplano, se è pubblicata;
- 2) la visibilità minima derivata dalla tabella 2; oppure
- 3) la portata visiva di pista/visibilità meteorologica convertita (RVR/CMV) della procedura di avvicinamento strumentale precedente.

Tabella 1

MDH e visibilità minima per circuitazione a vista (circling) in funzione della categoria di velivolo

	Categoria di velivolo			
	A	B	C	D
MDH (piedi)	400	500	600	700
Visibilità meteorologica minima (metri)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Minimi operativi di aerodromo – circuitazione a vista (circling) di terra con elicotteri

La MDH per la circuitazione a vista di terra con elicotteri non deve essere inferiore a 250 ft e la visibilità meteorologica non inferiore a 800 m.

SPO.OP.115 Procedure di partenza e di avvicinamento – velivoli ed elicotteri

- a) Il pilota in comando utilizza le procedure di partenza e di avvicinamento stabilite dallo Stato nel quale è ubicato l'aerodromo, se tali procedure sono state pubblicate per la pista o FATO da utilizzare.
- b) Il pilota in comando può deviare da una rotta di partenza, rotta di arrivo o procedura di avvicinamento pubblicate:
 - 1) a condizione che siano osservati i criteri di separazione dagli ostacoli, siano prese in considerazione tutte le condizioni operative e siano rispettate tutte le autorizzazioni ATC; oppure
 - 2) se sotto vettoramento radar da un'unità ATC.
- c) Nel caso di operazioni effettuate con aeromobili a motore complessi, il segmento di avvicinamento finale deve essere eseguito a vista o secondo la procedura di avvicinamento pubblicata.

SPO.OP.120 Procedure antirumore

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

SPO.OP.121 Procedure antirumore – palloni

Il pilota in comando deve avvalersi delle procedure operative, se stabilite, per minimizzare l'effetto del rumore del sistema di riscaldamento, assicurando allo stesso tempo che la sicurezza abbia priorità sulla riduzione del rumore.

SPO.OP.125 Altitudini di separazione minima dagli ostacoli – voli IFR

- a) L'operatore specifica un metodo per stabilire le altitudini minime di volo che garantiscono la separazione dal terreno richiesta per tutti i segmenti della rotta che devono essere effettuati in IFR.

- b) Il pilota in comando stabilisce le altitudini minime di volo per ogni volo sulla base di questo metodo. Le altitudini minime di volo non devono essere inferiori a quelle pubblicate dallo Stato sorvolato.

SPO.OP.130 Rifornimento di combustibile e lubrificante – velivoli

- a) Il pilota in comando inizia il volo soltanto se il velivolo è provvisto della quantità di combustibile e lubrificante sufficiente:
- 1) per i voli VFR:
 - i) di giorno, per raggiungere l'aerodromo dove si intende atterrare e da tale aerodromo per volare per almeno 30 minuti all'altitudine normale di crociera; oppure
 - ii) di notte, per raggiungere l'aerodromo dove si intende atterrare e da tale aerodromo per volare per almeno 45 minuti all'altitudine normale di crociera;
 - 2) per i voli IFR:
 - i) se non è richiesta una destinazione alternata, per raggiungere l'aerodromo dove si intende atterrare e da tale aerodromo per volare per almeno 45 minuti all'altitudine normale di crociera; oppure
 - ii) se è richiesta una destinazione alternata, per raggiungere l'aerodromo dove si intende atterrare, l'aerodromo alternato e da tale aerodromo per volare per almeno 45 minuti all'altitudine normale di crociera.
- b) Nel calcolare il combustibile necessario, incluso il combustibile per le emergenze, occorre tener conto degli aspetti seguenti:
- 1) le condizioni meteorologiche previste;
 - 2) le rotte ATC previste e i ritardi del traffico aereo;
 - 3) le procedure per la perdita di pressurizzazione o avaria a un motore lungo la rotta, se pertinente; e
 - 4) ogni altra condizione che possa ritardare l'atterraggio dell'aeroplano o aumentare il consumo di combustibile e/o lubrificante.
- c) Nulla osta la modifica di un piano di volo in volo, al fine di ripianificare il volo verso un'altra destinazione, a condizione che tutte le prescrizioni possano essere soddisfatte dal punto in cui il volo è ripianificato.

SPO.OP.131 Rifornimento di combustibile e lubrificante – elicotteri

- a) Il pilota in comando inizia il volo soltanto se l'elicottero è provvisto della quantità di combustibile e lubrificante sufficiente:
- 1) per i voli VFR:
 - i) per raggiungere l'aerodromo/sito operativo dove si intende atterrare e da tale aerodromo per volare per almeno 20 minuti alla velocità di massima autonomia; oppure
 - ii) per i voli VFR di giorno, una riserva di carburante di 10 minuti alla velocità di massima autonomia a condizione che rimanga entro 25 Nm dell'aerodromo/sito operativo di partenza e
 - 2) per i voli IFR:
 - i) se non è richiesto un aerodromo alternato o non è disponibile alcun aerodromo alternato agibile dal punto di vista meteorologico, per raggiungere l'aerodromo/sito operativo dove si intende atterrare e da tale aerodromo volare per almeno 30 minuti alla velocità normale di crociera a 450 metri (1 500 piedi) al di sopra dell'aerodromo/sito operativo di destinazione in condizioni di temperatura standard, eseguire l'avvicinamento e atterrare; oppure

- ii) se è richiesto un alternato, per raggiungere l'aerodromo/sito operativo dove si intende atterrare, eseguire un avvicinamento e un mancato avvicinamento, e da tale aerodromo:
- A) raggiungere l'alternato specificato; e
 - B) volare per 30 minuti alla velocità normale di crociera a 450 metri (1 500 piedi) al di sopra dell'aerodromo/sito operativo alternato in condizioni di temperatura standard, eseguire l'avvicinamento e atterrare.
- b) Nel calcolare il combustibile necessario, incluso il combustibile per le emergenze, occorre tener conto degli aspetti seguenti:
- 1) le condizioni meteorologiche previste;
 - 2) le rotte ATC previste e i ritardi del traffico aereo;
 - 3) avaria di un motore durante la rotta, se del caso; e
 - 4) ogni altra condizione che possa ritardare l'atterraggio dell'aeromobile o aumentare il consumo di combustibile e/o lubrificante.
- c) Nulla osta la modifica di un piano di volo in volo, al fine di ripianificare il volo verso un'altra destinazione, a condizione che tutte le prescrizioni possano essere soddisfatte dal punto in cui il volo è ripianificato.

SPO.OP.132 Rifornimento e pianificazione di combustibile e zavorra – palloni

- a) Il pilota in comando inizia il volo soltanto se il combustibile di riserva o la zavorra sono sufficienti per 30 minuti di volo.
- b) I calcoli per il rifornimento di combustibile o zavorra devono basarsi quanto meno sulle seguenti condizioni operative in base alle quali il volo deve essere effettuato:
- 1) i dati forniti dal costruttore del pallone;
 - 2) masse previste;
 - 3) condizioni meteorologiche previste; e
 - 4) procedure e restrizioni dei fornitori dei servizi di navigazione aerea.

SPO.OP.135 Informazioni di sicurezza

- a) L'operatore assicura che, prima del decollo, gli specialisti vengano informati su:
- 1) equipaggiamenti di emergenza e procedure;
 - 2) procedure operative associate all'attività specializzata prima di ogni volo o serie di voli
- b) Le informazioni di cui alla lettera a), punto 2), possono essere sostituite da un programma di addestramento iniziale e periodico. In tal caso l'operatore deve inoltre definire requisiti aggiornati.

SPO.OP.140 Preparazione del volo

- a) Prima di iniziare un volo, il pilota in comando deve accertarsi, utilizzando ogni mezzo a sua disposizione, che le strutture di terra e/o di mare, incluse le strutture per le comunicazioni e gli aiuti per la navigazione disponibili e direttamente richiesti per tale volo, per l'utilizzo in sicurezza dell'aeromobile, siano adeguate per il tipo di operazione prevista per il volo che si intende effettuare.

b) Prima di iniziare un volo, il pilota in comando deve familiarizzarsi con tutte le informazioni meteorologiche disponibili riguardanti il volo che si intende effettuare. La preparazione di un volo verso un punto distante dal luogo di partenza, e la preparazione di ogni volo in IFR, deve comprendere:

- 1) uno studio di tutte le osservazioni e previsioni meteorologiche aggiornate disponibili; e
- 2) la pianificazione di una rotta alternativa nell'eventualità che il volo non possa essere completato come pianificato a causa delle condizioni meteorologiche.

SPO.OP.145 Aerodromi alternati al decollo – velivoli a motore complessi

a) Per i voli IFR, il pilota in comando deve specificare nel piano di volo almeno un aerodromo alternato al decollo agibile dal punto di vista meteorologico se le condizioni meteorologiche all'aerodromo di partenza sono uguali o inferiori ai minimi operativi dell'aerodromo o se non fosse possibile tornare all'aerodromo di partenza per altri motivi.

b) L'aerodromo alternato al decollo deve trovarsi entro la seguente distanza dall'aerodromo di partenza:

- 1) per gli aeroplani bimotore, non oltre una distanza equivalente a 1 ora di volo alla velocità di crociera con un solo motore in condizioni standard di aria calma; e
- 2) per i velivoli dotati di tre o più motori, non oltre una distanza equivalente a 2 ore di volo alla velocità di crociera con un motore inoperativo (OEI) conformemente al manuale di volo (AFM) in condizioni standard di aria calma.

c) Per selezionare un aerodromo come aerodromo alternato al decollo, le informazioni disponibili devono indicare che, all'orario stimato di utilizzo, le condizioni saranno uguali o migliori dei minimi operativi dell'aerodromo per quella operazione.

SPO.OP.150 Aerodromi di destinazione alternati – velivoli

Per i voli IFR, il pilota in comando deve specificare nel piano di volo almeno un aerodromo di destinazione alternato agibile dal punto di vista meteorologico, a meno che:

a) le informazioni meteorologiche aggiornate disponibili indichino che, per il periodo da 1 ora prima fino a 1 ora dopo l'orario stimato di arrivo, o dall'orario effettivo di partenza fino a 1 ora dopo l'orario stimato di arrivo, a seconda di quale dei due sia il periodo più breve, l'avvicinamento e l'atterraggio possano essere effettuati in condizioni VMC; oppure

b) il luogo previsto di atterraggio sia isolato, e:

- 1) sia prescritta una procedura di avvicinamento strumentale per l'aerodromo previsto di atterraggio; e
- 2) le informazioni meteorologiche attuali disponibili indichino che, per il periodo da 2 ore prima fino a 2 ore dopo l'orario stimato di arrivo, o dal tempo effettivo di partenza fino a 2 ore dopo l'orario stimato di arrivo, a seconda di quale dei due periodi è più corto, si manterranno le seguenti condizioni meteorologiche:
 - i) una base delle nubi di almeno 300 m (1 000 ft) al di sopra dei minimi associati alla procedura di avvicinamento strumentale; e
 - ii) visibilità di almeno 5,5 km o 4 km al di sopra dei minimi associati alla procedura.

SPO.OP.151 Aerodromi di destinazione alternati – elicotteri

Per i voli IFR, il pilota in comando deve specificare nel piano di volo almeno un aerodromo di destinazione alternato agibile dal punto di vista meteorologico, a meno che:

a) sia prescritta una procedura di avvicinamento strumentale per l'aerodromo dove è previsto l'atterraggio e le informazioni meteorologiche aggiornate disponibili indichino che, per il periodo da 2 ore prima fino a 2 ore dopo l'orario stimato di arrivo, o dall'orario effettivo di partenza fino a 2 ore dopo l'orario stimato di arrivo, a seconda di quale dei due periodi sia più breve, si manterranno le seguenti condizioni meteorologiche:

(1) una base delle nubi di almeno 120 metri (400 piedi) al di sopra dei minimi associati alla procedura di avvicinamento strumentale; e

(2) visibilità di almeno 1 500 metri al di sopra dei minimi associati alla procedura; oppure

b) il luogo previsto di atterraggio sia isolato, e:

(1) sia prescritta una procedura di avvicinamento strumentale per l'aerodromo previsto di atterraggio;

(2) le attuali informazioni meteorologiche disponibili indichino che da 2 ore prima a 2 ore dopo l'orario stimato di arrivo si mantengano le seguenti condizioni meteorologiche:

i) base delle nubi di almeno 120 metri (400 piedi) al di sopra dei minimi associati alla procedura di avvicinamento strumentale;

ii) visibilità di almeno 1 500 metri al di sopra dei minimi associati alla procedura; e

(3) sia stato stabilito un punto di non ritorno (PNR) in caso di una destinazione fuori costa.

SPO.OP.155 Rifornimento di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco di passeggeri o con passeggeri a bordo

a) Durante l'imbarco o lo sbarco di passeggeri o quando i passeggeri sono a bordo non deve essere effettuata nessuna operazione di rifornimento se si tratta di Avgas o di combustibili wide-cut o in caso di un'eventuale miscela di questi due tipi di combustibile.

b) In tutti gli altri casi devono essere prese le necessarie precauzioni e l'aeromobile deve essere adeguatamente servito da personale qualificato pronto a iniziare e dirigere un'evacuazione dell'aeromobile nel modo più veloce e attuabile possibile.

SPO.OP.160 Utilizzo di cuffie

Tranne in caso di palloni, tutti i membri d'equipaggio di condotta che sono in servizio nella cabina di pilotaggio devono indossare una cuffia dotata di microfono o equivalente e utilizzarla come dispositivo primario per comunicare con l'ATS, gli altri membri d'equipaggio e gli specialisti.

SPO.OP.165 Fumo

Il pilota in comando non autorizza nessuno a fumare a bordo o durante le operazioni di rifornimento o prelievo di combustibile.

SPO.OP.170 Condizioni meteorologiche

a) Il pilota in comando può iniziare o continuare un volo VFR soltanto se le ultime informazioni meteorologiche disponibili indicano che le condizioni meteorologiche lungo la rotta e all'aerodromo di destinazione all'ora di arrivo prevista siano uguali o superiori ai minimi operativi VFR applicabili.

- b) Il pilota in comando può iniziare o continuare un volo IFR verso l'aerodromo di destinazione previsto soltanto se le ultime informazioni meteorologiche disponibili indicano che, all'ora di arrivo prevista, le condizioni meteorologiche a destinazione, o almeno a un aerodromo alternato alla destinazione, sono uguali o superiori ai minimi operativi di aerodromo applicabili.
- c) Se un volo contiene sia segmenti VFR che IFR, le informazioni meteorologiche di cui alle lettere a) e b) sono applicabili, se pertinenti.

SPO.OP.175 Ghiaccio e altri depositi contaminanti – procedure a terra

- a) Il pilota in comando può iniziare il decollo soltanto se l'aeromobile è libero da qualsiasi deposito che potrebbe avere ripercussioni negative sulle prestazioni e/o sulla manovrabilità dell'aeromobile, salvo quando consentito dal manuale di volo dell'aeromobile (AFM).
- b) Nel caso di operazioni effettuate con aeromobili a motore complessi, l'operatore stabilisce le procedure da seguire per le operazioni di sghiacciamento e antighiacciamento a terra e per le relative ispezioni dell'aeromobile per garantire l'utilizzo in sicurezza dell'aeromobile.

SPO.OP.176 Ghiaccio e altri depositi contaminanti – procedure in volo

- a) Il pilota in comando non inizia il volo né vola intenzionalmente in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio note o previste, a meno che l'aeromobile non sia certificato ed equipaggiato per affrontare tali condizioni come indicato al punto 2.a.5 dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008.
- b) Se la formazione di ghiaccio eccede i limiti per i quali l'aeromobile è certificato o se un aeromobile non certificato per il volo in condizioni note di formazione di ghiaccio si trova a volare in zone con formazione di ghiaccio, il pilota responsabile deve uscire senza indugio dalle condizioni di formazione di ghiaccio, cambiando il livello di volo e/o la rotta e, se necessario, segnalando un'emergenza all'ATC.
- c) Nel caso di operazioni con aeromobili complessi a motore, l'operatore stabilisce le procedure per i voli in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o reali.

SPO.OP.180 Condizioni per il decollo – aeroplani ed elicotteri

Prima di iniziare il decollo il pilota in comando verifica che:

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

SPO.OP.181 Condizioni per il decollo – palloni

Prima di iniziare il decollo il pilota in comando deve verificare che, in base alle informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche del sito operativo o dell'aerodromo non pregiudichino l'effettuazione del decollo e della partenza in sicurezza.

SPO.OP.185 Simulazione di situazioni anormali in volo

A meno che a bordo dell'aeromobile si trovi uno specialista per addestramento, il pilota in comando, quando trasporta specialisti, non deve simulare:

- a) situazioni che richiedono l'applicazione di procedure speciali o di emergenza; oppure
- b) il volo in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC).

SPO.OP.190 Gestione del combustibile in volo

- a) L'operatore di un aeromobile a motore complesso deve garantire che durante il volo siano effettuati i controlli e la gestione del combustibile.

- b) Il pilota in comando deve controllare a intervalli di tempo regolari che la quantità di combustibile utilizzabile rimanente in volo non sia inferiore al combustibile richiesto per procedere a un aerodromo o sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico e al combustibile di riserva pianificato come richiesto dalla norma SPO.OP.130 e SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Uso di ossigeno supplementare

- a) L'operatore assicura che i tecnici specializzati e i membri d'equipaggio utilizzino l'ossigeno supplementare con continuità ogni volta che l'altitudine della cabina supera 10 000 piedi per un periodo superiore a 30 minuti e ogni volta che l'altitudine della cabina supera 13 000 piedi, salvo che sia stato diversamente approvato dall'autorità competente e in conformità alle POS.
- b) Nonostante la lettera a), e fatta eccezione per le operazioni con paracadute, brevi escursioni di durata determinata superiore 13 000 piedi senza l'impiego di ossigeno supplementare su velivoli ed elicotteri non complessi possono essere intraprese con l'autorizzazione preventiva dell'autorità competente in base alla considerazione di quanto segue:
- (1) la durata dell'escursione sopra 13 000 piedi non supera 10 minuti oppure, se è necessario un periodo più lungo, il periodo di tempo strettamente necessario a garantire l'espletamento dell'incarico specializzato;
 - (2) il volo non è condotto sopra 16 000 piedi;
 - (3) le informazioni di sicurezza secondo la norma SPO.OP.135 comprendono informazioni adeguate ai membri d'equipaggio e agli specialisti sugli effetti dell'ipossia;
 - (4) POS per l'operazione in esame riflettendo i punti (1), (2) e (3);
 - (5) la precedente esperienza dell'operatore nella condotta di operazioni sopra 13 000 piedi senza l'impiego di ossigeno;
 - (6) le singole esperienze dei membri d'equipaggio e del personale specializzato e loro adattamento fisiologico ad altitudini elevate; e
 - (7) l'altitudine della base imponibile in cui l'operatore è stabilito o dalla quale le operazioni sono condotte.

SPO.OP.200 Rilevamento di prossimità al suolo

- a) Quando un'eccessiva prossimità al suolo è rilevata da un membro d'equipaggio di condotta o dal sistema di allarme di prossimità al suolo (ground proximity warning system), il pilota al quale è stata delegata la condotta del volo assicura che venga immediatamente iniziata la manovra correttiva per ristabilire condizioni di volo sicure.
- b) Il sistema di avviso di prossimità al suolo può essere disattivato durante quelle missioni specializzate che, per loro natura, richiedono che l'aeromobile venga utilizzato a una distanza dal suolo inferiore a quella che comporterebbe l'attivazione del sistema di avviso di prossimità al suolo.

SPO.OP.205 Impianto di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS)

- a) L'operatore deve stabilire procedure operative e programmi di addestramento quando viene installato ed è funzionante il sistema anticollisione ACAS. Quando viene utilizzato l'ACAS II, tali procedure e programmi devono essere conformi al regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione.
- b) L'ACAS II può essere disattivato durante quelle missioni specializzate che, per loro natura, richiedono che l'aeromobile venga utilizzato a una distanza dal suolo inferiore a quella che comporterebbe l'attivazione dell'ACAS.

SPO.OP.210 Condizioni per l'avvicinamento e l'atterraggio – aeroplani ed elicotteri

Prima di iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio, il pilota responsabile deve verificare che, in base alle informazioni disponibili, le condizioni meteorologiche dell'aerodromo o del sito operativo e le condizioni della pista o FATO che si intende utilizzare non pregiudichino l'effettuazione dell'avvicinamento, dell'atterraggio o del mancato avvicinamento in sicurezza.

SPO.OP.215 Inizio e continuazione di un avvicinamento – velivoli ed elicotteri

- a) Il pilota in comando può iniziare un avvicinamento strumentale indipendentemente dalla portata visiva di pista/visibilità (RVR/VIS) riportata.
- b) Se la RVR/VIS riportata è inferiore ai minimi applicabili, l'avvicinamento non deve essere continuato:
 - 1) al di sotto di 1 000 piedi sopra l'aerodromo; oppure
 - 2) nel segmento di avvicinamento finale nel caso in cui l'altitudine/altezza di decisione (DA/H) o l'altitudine/altezza minima di discesa (MDA/H) sia superiore a 1 000 piedi sopra l'aerodromo.
- c) Laddove la RVR non sia disponibile, il valore della RVR può essere ottenuto convertendo la visibilità riportata.
- d) Se, dopo aver superato i 1 000 piedi sopra l'aerodromo, la RVR/VIS riportata scende sotto i minimi applicabili, l'avvicinamento può essere continuato fino alla DA/H o alla MDA/H.
- e) L'avvicinamento può essere continuato sotto la DA/H o la MDA/H e l'atterraggio può essere completato a condizione che i riferimenti visivi richiesti per il tipo di avvicinamento e per la pista di atterraggio selezionata siano acquisiti alla DA/H o alla MDA/H e che siano mantenuti in vista.
- f) La RVR alla zona di contatto è sempre vincolante.

SPO.OP.225 Limitazioni operative – palloni ad aria calda

- a) Un pallone ad aria calda non atterra di notte, tranne in situazioni di emergenza.
- b) Un pallone ad aria calda può decollare di notte a condizione che sia provvisto di una quantità sufficiente di combustibile per un atterraggio durante il giorno.

SPO.OP.230 Procedure operative standard

- a) Prima di iniziare operazioni specializzate, l'operatore deve condurre una valutazione del rischio, valutando la complessità dell'attività per determinare i pericoli e i rischi associati inerenti al funzionamento e stabilire misure di mitigazione.
- b) Sulla base della valutazione dei rischi, l'operatore stabilisce procedure operative standard (POS) adeguate all'attività specializzata e agli aeromobili utilizzati tenendo conto del disposto del capo E. La procedura operativa standard (POS) è parte del Manuale delle operazioni o costituisce un documento separato. La POS deve essere riveduta e aggiornata periodicamente, a seconda dei casi.
- c) L'operatore assicura che le operazioni specializzate siano svolte conformemente alle POS.

CAPO C

PRESTAZIONI E LIMITAZIONI OPERATIVE DELL'AEROMOBILE**SPO.POL.100 Limitazioni operative – tutti gli aeromobili**

- a) Durante qualsiasi fase operativa, il carico, la massa e, eccetto che nel caso dei palloni, il baricentro (CG) dell'aeromobile devono essere conformi ai limiti specificati nel manuale appropriato.
- b) Devono essere esposti a bordo dell'aeromobile i cartelli, gli elenchi, i contrassegni degli strumenti o loro combinazioni, contenenti le limitazioni operative prescritte dal manuale di volo dell'aeromobile (AFM).

SPO.POL.105 Massa e bilanciamento

- a) L'operatore deve stabilire la massa dell'aeromobile e, soltanto per gli aeroplani e per gli elicotteri, il baricentro, mediante pesatura, anteriormente alla prima messa in servizio. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa e sul bilanciamento devono essere considerati e documentati correttamente. Tali informazioni devono essere messe a disposizione del pilota in comando. È necessario sottoporre i velivoli a una nuova pesatura nel caso non si conosca con esattezza l'effetto delle modifiche sulla massa e sul bilanciamento.
- b) La pesatura deve essere effettuata:
- 1) nel caso di velivoli ed elicotteri, dal costruttore dell'aeromobile o da un'organizzazione di manutenzione approvata;
e
 - 2) nel caso di alianti e palloni, dal fabbricante dell'aeromobile o in conformità al regolamento (CE) n. 2042/2003, a seconda dei casi.

SPO.POL.110 Sistema di massa e bilanciamento – operazioni commerciali con velivoli ed elicotteri e operazioni non commerciali con aeromobili complessi a motore

- a) L'operatore stabilisce un sistema di massa e bilanciamento per ciascun volo o serie di voli:
- 1) massa operativa a secco dell'aeromobile;
 - 2) massa del carico pagante;
 - 3) massa del carico di combustibile;
 - 4) carico dell'aeromobile e distribuzione del carico;
 - 5) massa al decollo, massa all'atterraggio e massa zero combustibile; e
 - 6) posizioni applicabili del baricentro dell'aeromobile.
- b) L'equipaggio di condotta deve essere provvisto di uno strumento per ripetere e verificare ogni calcolo di massa e bilanciamento basato su calcoli elettronici.
- c) L'operatore deve stabilire le procedure per permettere al pilota in comando di determinare la massa del carico di combustibile in base alla densità reale o, se non è nota, alla densità calcolata in accordo a un metodo specificato nel manuale delle operazioni.
- d) Il pilota in comando deve assicurare che le operazioni di caricamento:
- 1) dell'aeromobile siano eseguite sotto la sorveglianza di personale qualificato; e
 - 2) il carico sia compatibile con i dati usati per il calcolo della massa e del bilanciamento dell'aeromobile.
- e) L'operatore specifica, nel manuale delle operazioni, i principi e i metodi usati per il caricamento e per il sistema di massa e bilanciamento rispondenti ai requisiti contenuti nelle lettere da a) a d). Tale sistema deve coprire tutti i tipi di impiego previsti.

SPO.POL.115 Sistema di massa e bilanciamento – operazioni commerciali con velivoli ed elicotteri e operazioni non commerciali con aeromobili complessi a motore

a) L'operatore prepara, prima di ogni volo, o serie di voli, il foglio di carico e centraggio specificando il carico e la sua distribuzione in un modo tale da non superare i limiti di massa e bilanciamento dell'aeromobile. Il foglio di carico e centraggio deve contenere le seguenti informazioni:

- 1) immatricolazione e tipo dell'aeromobile;
- 2) numero del volo e data, ove applicabile;
- 3) nome del pilota in comando;
- 4) nome della persona che ha preparato il documento;
- 5) massa operativa, a vuoto, e corrispondente baricentro dell'aeromobile;
- 6) massa del combustibile al decollo e massa del combustibile necessario al volo;
- 7) massa dei fluidi consumabili diversi dal combustibile, se pertinente;
- 8) componenti del carico;
- 9) massa al decollo, massa all'atterraggio e massa zero combustibile;
- 10) posizioni applicabili del baricentro dell'aeromobile; e
- 11) valori limite di massa e di baricentro.

b) Se il foglio di carico e centraggio è generato da un sistema computerizzato, l'operatore deve verificare l'integrità dei dati ottenuti.

SPO.POL.116 Dati e documentazione relativi alla massa e al bilanciamento – attenuazioni

Nonostante la norma SPO.POL.115, lettera a), punto 5, la posizione del baricentro può non essere riportata nel foglio di carico e centraggio se la distribuzione del carico è conforme a una tabella di bilanciamento precalcolata o se si può dimostrare che per le operazioni pianificate può essere assicurato un corretto bilanciamento, qualunque sia il carico reale.

SPO.POL.120 Prestazioni – generalità

Il pilota in comando può utilizzare l'aeromobile soltanto se le prestazioni si conformano alle regole dell'aria applicabili e a tutte le altre restrizioni applicabili al volo, allo spazio aereo o agli aerodromi o siti operativi utilizzati, tenendo conto della precisione della cartografia di tutte le carte e mappe utilizzate.

SPO.POL.125 Aerodromi alternati al decollo – velivoli a motore complessi

L'operatore assicura che:

- a) la massa del velivolo all'inizio della corsa di decollo non ecceda le limitazioni di massa:
 - 1) al decollo, come specificato nella norma SPO.POL.130;
 - 2) in rotta con un motore inoperativo (OEI) come specificato nella norma SPO.POL.135; e

3) all'atterraggio, come specificato nella norma SPO.POL.140,

permettendo le riduzioni di massa previste, man mano che il volo procede, e il rapidoscarico di combustibile;

- b) la massa all'inizio del decollo non ecceda la massa massima al decollo specificata nel manuale di volo del velivolo per l'altitudine di pressione adeguata all'elevazione dell'aerodromo o del sito operativo, e se utilizzata come parametro per determinare la massa massima al decollo, ogni altra condizione atmosferica locale; e
- c) la massa stimata per l'orario previsto di atterraggio all'aerodromo o sito operativo dove si intende atterrare e a ogni aerodromo alternato di destinazione non ecceda mai la massa massima all'atterraggio specificata nel manuale di volo del velivolo per l'altitudine di pressione adeguata all'elevazione di tali aerodromi o siti operativi, e se utilizzata come parametro per determinare la massa massima all'atterraggio, ogni altra condizione atmosferica locale.

SPO.POL.130 Decollo – velivoli a motore complessi

a) Nel determinare la massa massima al decollo, il pilota in comando deve tenere conto dei seguenti elementi:

- 1) la distanza di decollo calcolata non deve essere superiore alla distanza disponibile per il decollo, con un prolungamento di pista libero da ostacoli non superiore alla metà della lunghezza disponibile per la corsa di decollo;
- 2) la corsa di decollo calcolata non deve essere superiore alla lunghezza disponibile per la corsa di decollo;
- 3) un solo valore di V1 deve essere utilizzato in caso d'interruzione e di continuazione del decollo, nel caso in cui una V1 sia specificata nel manuale di volo dell'aeromobile; e
- 4) su pista bagnata o contaminata la massa al decollo non deve essere superiore a quella autorizzata per un decollo su pista asciutta effettuato nelle medesime condizioni.

b) Fatta eccezione per un velivolo equipaggiato con motori a turboelica ed una massa massima al decollo pari o inferiore a 5 700 kg, nel caso di un'avaria al motore durante il decollo, il pilota in comando si assicura che il velivolo sia in grado:

- (1) di sospendere il decollo e fermarsi entro la distanza di accelerazione e arresto disponibile o all'interno della pista disponibile; oppure
- (2) di continuare il decollo e superare tutti gli ostacoli lungo la traiettoria di volo con un margine adeguato fino a quando il velivolo sia in grado di conformarsi alla norma SPO.POL.135.

SPO.POL.135 In rotta – un motore inoperativo – velivoli a motore complessi

Il pilota in comando deve garantire che, nel caso in cui un motore diventi inoperativo in un qualsiasi punto della rotta, un velivolo plurimotore sia in grado di continuare il volo verso un aerodromo o sito operativo adeguato senza volare al di sotto dell'altitudine di separazione minima dagli ostacoli in alcun punto.

SPO.POL.140 Atterraggio – velivoli a motore complessi

Il pilota in comando deve assicurare che in qualunque aerodromo o sito operativo, dopo aver superato tutti gli ostacoli nel sentiero di avvicinamento con un margine di sicurezza, il velivolo sia in grado di atterrare e fermarsi, o un idrovolante possa decelerare a una velocità sufficientemente bassa, entro la distanza disponibile per l'atterraggio. Si deve tenere conto delle variazioni previste nelle tecniche di avvicinamento e di atterraggio, se ciò non è stato già fatto nella programmazione dei dati sulle prestazioni.

SPO.POL.145 Prestazioni e criteri operativi – velivoli

Quando opera un velivolo ad un'altezza inferiore a 150 metri (500 piedi) sopra un'area non congestionata, per operazioni di velivoli che non sono in grado di sostenere il volo livellato in caso di avaria al motore, l'operatore deve:

- a) stabilire procedure operative per ridurre al minimo le conseguenze di un'avaria al motore;

- b) istituire un programma di formazione per i membri dell'equipaggio; e
- c) informare tutti i membri d'equipaggio e gli specialisti presenti a bordo sulle procedure da seguire in caso di atterraggio forzato.

SPO.POL.146 Prestazioni e criteri operativi – elicotteri

- a) Il pilota in comando può operare un aeromobile sopra aree congestionate a condizione che:
 - 1) l'elicottero sia certificato nella categoria A o B; e
 - 2) siano istituite misure di sicurezza per prevenire indebiti rischi per le persone o le cose al suolo e l'esercizio e le relative POS siano autorizzati.
- b) L'operatore deve:
 - 1) stabilire procedure operative per ridurre al minimo le conseguenze di un'avaria al motore;
 - 2) istituire un programma di formazione per i membri dell'equipaggio; e
 - 3) informare tutti i membri d'equipaggio e gli specialisti presenti a bordo sulle procedure da seguire in caso di atterraggio forzato.
- c) L'operatore deve assicurare che la massa al decollo, in volo stazionario o all'atterraggio non superi la massa massima specificata per:
 - 1) un volo stazionario con effetto suolo (HOGE) con tutti i motori funzionanti alla potenza adeguata; oppure
 - 2) se prevalgono condizioni che rendono improbabile un HOGE, la massa dell'elicottero non deve superare la massa massima specificata per un volo stazionario in effetto suolo (HIGE) con tutti i motori funzionanti alla potenza adeguata, a condizione che le condizioni prevalenti consentano un volo stazionario in effetto suolo alla massa massima specificata.

CAPO D

STRUMENTI, DATI ED EQUIPAGGIAMENTI

SEZIONE 1

Velivoli

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

- a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal presente capo devono essere approvati conformemente alle prescrizioni di aeronavigabilità applicabili nel caso in cui siano:
 - 1) utilizzati dall'equipaggio di condotta per controllare la traiettoria di volo;
 - 2) utilizzati per conformarsi alla norma SPO.IDE.A.215;
 - 3) utilizzati per conformarsi alla norma SPO.IDE.A.220; oppure
 - 4) installati nel velivolo.
- b) I seguenti elementi, se richiesti dal presente Capo, non prevedono un'approvazione di equipaggiamento:
 - 1) fusibili di ricambio,

- 2) torce portatili individuali,
 - 3) un orologio di precisione,
 - 4) porta carte,
 - 5) kit di pronto soccorso,
 - 6) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione, e
 - 7) ancora galleggiante ed equipaggiamento per ormeggio.
- c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dal presente capo nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti da altri allegati applicabili, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:
- 1) le informazioni fornite da questi strumenti, equipaggiamenti o accessori non possono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta per conformarsi all'allegato I del regolamento (CE) n. 216/2008 o alle norme SPO.IDE.A.215 e SPO.IDE.A.220;
 - 2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono influenzare l'aeronavigabilità del velivolo, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.
- d) Gli strumenti ed equipaggiamenti devono essere facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione alla quale è seduto il membro dell'equipaggio di condotta che deve utilizzarli.
- e) Gli strumenti utilizzati da un membro dell'equipaggio di condotta sono disposti in modo da permettere al membro d'equipaggio di condotta di vederne facilmente le indicazioni dalla propria postazione, con il minimo spostamento possibile dalla sua posizione e dal suo asse di visione normale quando guarda in avanti lungo la traiettoria di volo.
- f) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

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

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

- a) il velivolo sia utilizzato conformemente alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), se definita;
- b) nel caso di velivoli a motore complessi e di velivoli utilizzati in operazioni commerciali, l'operatore sia approvato dall'autorità competente a operare il velivolo entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL); oppure
- c) il velivolo sia soggetto a un permesso di volo rilasciato conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.

SPO.IDE.A.110 Fusibili di ricambio

I velivoli devono essere equipaggiati con fusibili di ricambio delle portate richieste per la protezione completa dei circuiti, ai fini della sostituzione dei fusibili che possono essere sostituiti durante il volo.

SPO.IDE.A.115 Luci operative

I velivoli utilizzati di notte devono essere equipaggiati con:

- a) un sistema di luci anticollisione;
- b) fanali di navigazione/posizione;

- c) un faro di atterraggio;
- d) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico di bordo, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per un impiego sicuro del velivolo;
- e) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico di bordo, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti i compartimenti passeggeri;
- f) una torcia portatile individuale per ogni postazione dei membri d'equipaggio; e
- g) luci che permettano di conformarsi alla normativa internazionale sulla prevenzione delle collisioni in mare qualora si tratti di un idrovolante.

SPO.IDE.A.120 Operazioni VFR – strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

- a) I velivoli impiegati in voli VFR di giorno devono essere equipaggiati con un dispositivo per misurare e indicare:
 - 1) la direzione magnetica,
 - 2) il tempo in ore, minuti e secondi,
 - 3) l'altitudine di pressione,
 - 4) la velocità indicata,
 - 5) il numero di Mach quando le limitazioni di velocità sono espresse in termini di numero di Mach e
 - 6) lo sbandamento nel caso di velivoli a motore complessi.
- b) I velivoli utilizzati in condizioni VMC di notte devono essere equipaggiati, in aggiunta alla lettera a), con:
 - 1) un dispositivo per misurare e indicare:
 - i) la virata e lo sbandamento,
 - ii) l'assetto,
 - iii) la velocità verticale, e
 - iv) la prua giroscopica;
 - 2) un dispositivo per indicare quando la fornitura di energia agli strumenti giroscopici non è adeguata.
- c) I velivoli a motore complessi operanti in condizioni VMC sull'acqua e non visibili dal suolo, in aggiunta alle lettere a) e b), devono essere dotati di mezzi che consentano di prevenire i malfunzionamenti dell'anemometro dovuti a condensazione o ghiacciamento.
- d) I velivoli utilizzati in condizioni tali da non poter essere mantenuti in una traiettoria di volo desiderata senza riferimento a uno o più strumenti aggiuntivi, devono essere equipaggiati, in aggiunta ai dispositivi di cui alle lettere a) e b), con un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti dell'anemometro di cui alla lettera a), punto 4, dovuti a condensazione o ghiacciamento.

e) Se sono richiesti due piloti, i velivoli devono avere dei dispositivi aggiuntivi per indicare:

- 1) l'altitudine di pressione,
- 2) la velocità dell'aria indicata,
- 3) lo sbandamento o la virata e lo sbandamento, se pertinente,
- 4) l'assetto, se pertinente,
- 5) la velocità verticale, se pertinente,
- 6) la prua giroscopica, se pertinente, e
- 7) il numero di Mach quando le limitazioni di velocità sono espresse in termini di numero di Mach, se pertinente.

SPO.IDE.A.125 Operazioni IFR – strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

I velivoli impiegati in voli IFR devono essere equipaggiati con:

a) un dispositivo per misurare e indicare:

- 1) la direzione magnetica,
- 2) il tempo in ore, minuti e secondi,
- 3) l'altitudine di pressione,
- 4) la velocità dell'aria indicata,
- 5) la velocità verticale,
- 6) la virata e lo sbandamento,
- 7) l'assetto,
- 8) la prua giroscopica,
- 9) la temperatura dell'aria esterna, e

10) il numero di Mach quando le limitazioni di velocità sono espresse in termini di numero di Mach.

b) un dispositivo per indicare quando la fornitura di energia agli strumenti giroscopici non è adeguata.

c) se sono richiesti due piloti, la postazione del secondo pilota deve avere dei dispositivi aggiuntivi per indicare:

- 1) l'altitudine di pressione,
- 2) la velocità dell'aria indicata,
- 3) la velocità verticale,

- 4) la virata e lo sbandamento,
 - 5) l'assetto,
 - 6) la prua giroscopica, e
 - 7) il numero di Mach quando le limitazioni di velocità sono espresse in termini di numero di Mach, se pertinente;
- d) un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti dell'anemometro di cui alla lettera a), punto 4, e alla lettera c), punto 2, dovuti a condensazione o ghiacciamento; e
- e) velivoli complessi a motore impiegati in voli IFR, in aggiunta alle disposizioni della lettera a), b), c) e d), devono essere equipaggiati con:
- 1) una fonte alternativa di pressione statica;
 - 2) un porta carte posizionato in modo da permettere una facile lettura e dotato di un sistema di illuminazione per voli notturni;
 - 3) un secondo strumento indipendente per misurare e indicare l'altitudine tranne se già installato per conformarsi alla lettera e), punto 1; e
 - 4) un generatore di emergenza, indipendente dal generatore principale, con lo scopo di fornire alimentazione per l'utilizzo e l'illuminazione di un sistema indicatore di assetto per un periodo minimo di 30 minuti. Il generatore di emergenza deve entrare in funzione automaticamente a seguito dell'avaria totale del generatore principale e sullo strumento deve essere chiaramente indicato che l'indicatore di assetto sta funzionando tramite il generatore di emergenza.

SPO.IDE.A.126 Equipaggiamenti supplementari per operazioni con un solo pilota in regime IFR

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

SPO.IDE.A.130 Sistema di avviso e rappresentazione del terreno (TAWS)

I velivoli a turbina con una massa massima al decollo certificata (MCTOM) superiore a 5 700 kg o una configurazione operativa massima di sedili passeggeri (MOPSC) superiore a 9 devono essere dotati di un TAWS che soddisfi i requisiti per:

- a) gli equipaggiamenti di classe A, come specificato in uno standard accettabile, nel caso di velivoli per i quali il certificato di aeronavigabilità (CofA) individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° gennaio 2011; oppure
- b) gli equipaggiamenti di classe B, come specificato in uno standard accettabile, nel caso di velivoli per i quali il certificato di aeronavigabilità (CofA) individuale sia stato rilasciato per la prima volta entro il 1° gennaio 2011.

SPO.IDE.A.131 Sistema anticollisione in volo (ACAS II)

Salvo disposizioni contrarie nel regolamento (UE) n. 1332/2011, i velivoli a turbina con una MCTOM superiore a 5 700 kg devono essere dotati di un ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Sistema meteorologico di bordo – velivoli a motore complessi

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

- a) velivoli pressurizzati;

b) velivoli non pressurizzati la cui massa massima certificata al decollo è superiore a 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Equipaggiamenti supplementari per operazioni in condizioni di ghiacciamento notturne – velivoli a motore complessi

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

SPO.IDE.A.135 Sistema interfonico per i membri dell'equipaggio di condotta

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

SPO.IDE.A.140 Fonoregistratori in cabina di pilotaggio

- a) I seguenti velivoli devono essere dotati di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR):
- 1) i velivoli con una MCTOM superiore a 27 000 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016; e
 - 2) i velivoli con una MCTOM superiore a 2 250 kg:
 - i) certificati per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti;
 - ii) dotati di uno o più motori a turbogetto o più di un motore a turboelica; e
 - iii) il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016.
- b) Il CVR deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 2 ore.
- c) Il CVR deve registrare, con riferimento a una scala del tempo:
- 1) le comunicazioni radio trasmesse o ricevute dalla cabina di pilotaggio;
 - 2) le comunicazioni vocali dei membri d'equipaggio di condotta effettuate tramite il sistema interfonico e il sistema di avviso ai passeggeri, se installato;
 - 3) l'ambiente sonoro della cabina di pilotaggio, inclusi, senza interruzione, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono con cui è equipaggiata la cuffia o dalla maschera in uso; e
 - 4) la voce o i segnali acustici che identificano gli aiuti alla navigazione o all'avvicinamento inviati in una cuffia o in un altoparlante.
- d) Il CVR deve iniziare a registrare automaticamente prima che il velivolo si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando il velivolo non è più in grado di muoversi con i propri mezzi.
- e) In aggiunta alla lettera d), a seconda della disponibilità di energia elettrica, il CVR deve iniziare a registrare il più presto possibile durante i controlli di cabina prima dell'accensione dei motori all'inizio del volo fino ai controlli di cabina subito dopo lo spegnimento dei motori alla fine del volo.
- f) Il CVR deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

SPO.IDE.A.145 Registratore dei dati di volo

- a) I velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016 devono essere dotati di un registratore dei dati di volo (FDR) che impieghi un sistema digitale di registrazione e di memorizzazione dei dati e per il quale sia disponibile un sistema che permetta di estrarre facilmente tali dati dal supporto di memorizzazione.
- b) Il registratore dei dati di volo deve registrare i parametri richiesti per determinare accuratamente la traiettoria di volo, la velocità, l'assetto, la potenza, la configurazione e l'utilizzo dei motori e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 25 ore di funzionamento.
- c) I dati devono essere ottenuti da fonti del velivolo che permettano di stabilire una correlazione precisa con le informazioni presentate all'equipaggio di condotta.
- d) Il registratore dei dati di volo deve iniziare automaticamente a registrare i dati prima che il velivolo sia in grado di muoversi con i propri mezzi e deve arrestarsi automaticamente dopo che il velivolo non sia più in grado di muoversi con i propri mezzi.
- e) Il FDR deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

SPO.IDE.A.150 Registrazioni delle comunicazioni dei dati

- a) I velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016 che sono in grado di utilizzare comunicazioni di dati e che devono essere equipaggiati con un CVR, devono registrare mediante un registratore, dove applicabile:
 - 1) i messaggi relativi alle comunicazioni dei dati relativi a comunicazioni ATS verso e dal velivolo, inclusi i messaggi relativi alle seguenti applicazioni:
 - i) avvio delle comunicazioni dei dati;
 - ii) comunicazione controllore-pilota;
 - iii) sorveglianza indirizzata;
 - iv) informazioni di volo;
 - v) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, sorveglianza delle trasmissioni a bordo;
 - vi) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, dati relativi al controllo operativo dell'aeromobile; e
 - vii) per quanto possibile, vista l'architettura del sistema, immagini;
 - 2) informazioni che permettano di effettuare una correlazione tra i dati associati relativi alle comunicazioni dei dati e registrate separatamente dal velivolo; e
 - 3) informazioni relative all'orario e priorità dei messaggi relativi alle comunicazioni dei dati, tenendo conto dell'architettura del sistema.
- b) Il registratore deve utilizzare un metodo digitale per registrare e memorizzare i dati e le informazioni e un metodo per estrarre facilmente tali dati. Il sistema di registrazione deve permettere di associare i dati con quelli registrati al suolo.
- c) Il registratore deve essere in grado di conservare in memoria i dati registrati per almeno la stessa durata come indicato per i CVR nella norma SPO.IDE.A.140.
- d) Il registratore deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

- e) I requisiti applicabili alla logica di inizio e fine della registrazione sono gli stessi requisiti applicabili per il CVR contenuti nella norma SPO.IDE.A.140, lettere d) e e).

SPO.IDE.A.155 Registratore combinato FDR e CVR

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

- a) un solo registratore combinato FDR e CVR se il velivolo deve essere dotato di un CVR o di un FDR; oppure
- b) due registratori combinati FDR e CVR se il velivolo deve essere dotato di un CVR e di un FDR.

SPO.IDE.A.160 Sedili, cinture e sistemi di vincolo

I velivoli devono essere equipaggiati con:

- a) un posto o postazione per ogni membro d'equipaggio o specialista a bordo;
- b) una cintura di sicurezza per ogni sedile, e dispositivi di ritenuta per ciascuna postazione;
- c) nel caso di velivoli a motore non complessi, una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto su tutti i sedili dell'equipaggio di condotta, con un unico punto di sgancio.
- d) nel caso di velivoli a motore complessi, una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto che incorpori un sistema che trattiene automaticamente il busto dell'occupante in caso di decelerazione rapida:
 - 1) per ogni sedile dei membri d'equipaggio di condotta e per ogni sedile accanto a un posto di pilotaggio; e
 - 2) per ogni sedile per osservatori situato nella cabina di pilotaggio.

SPO.IDE.A.165 Kit di pronto soccorso

- a) I velivoli devono essere dotati di un kit di pronto soccorso.
- b) Il kit di pronto soccorso deve essere:
 - 1) facilmente accessibile per l'uso; e
 - 2) mantenuto aggiornato.

SPO.IDE.A.170 Ossigeno supplementare – velivoli pressurizzati

- a) I velivoli pressurizzati utilizzati ad altitudini di volo alle quali è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla lettera b) devono essere muniti di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di immagazzinare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.
- b) I velivoli pressurizzati utilizzati al di sopra di altitudini di volo alle quali l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri supera 10 000 piedi devono trasportare una quantità sufficiente di ossigeno per tutti i membri di equipaggio e gli specialisti almeno:
 - 1) per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione in cabina supera 15 000 piedi, ma in nessun caso meno di 10 minuti di alimentazione;
 - 2) per tutto il tempo in cui, nel caso di perdita di pressurizzazione e tenendo conto delle circostanze del volo, l'altitudine di pressione nel compartimento dell'equipaggio di condotta e in quello passeggeri si situa tra 14 000 e 15 000 piedi;

- 3) per tutto il tempo superiore a 30 minuti quando l'altitudine di pressione del compartimento dell'equipaggio di condotta volo e di quello passeggeri sarà tra 10 000 e 14 000 piedi; e
 - 4) per non meno di 10 minuti, nel caso di velivoli utilizzati ad altitudini di pressione superiori a 25 000 piedi, o utilizzati sotto tale altitudine, ma in condizioni che non consentirebbero di scendere con sicurezza a un'altitudine di pressione di 13 000 piedi entro 4 minuti.
- c) I velivoli pressurizzati utilizzati ad altitudini di volo sopra 25 000 piedi devono, in aggiunta, essere muniti di:
- 1) un dispositivo per allarmare l'equipaggio di condotta in caso di perdita di pressione; e
 - 2) nel caso di velivoli a motore complessi, maschere ad ossigeno a utilizzo immediato per i membri dell'equipaggio di condotta.

SPO.IDE.A.175 Ossigeno supplementare – velivoli non pressurizzati

- a) I velivoli non pressurizzati utilizzati ad altitudini di volo alle quali è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla lettera b) devono essere muniti di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di immagazzinare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.
- b) I velivoli non pressurizzati utilizzati sopra altitudini di volo alle quali l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri supera 10 000 piedi devono trasportare una quantità sufficiente di ossigeno per:
 - 1) tutti i membri dell'equipaggio per tutto il tempo eccedente 30 minuti se l'altitudine di pressione nel compartimento passeggeri si situa tra 10 000 piedi e 13 000 piedi; e
 - 2) tutte le persone a bordo per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri sarà superiore a 13 000 piedi.
- c) Nonostante la lettera b), possono essere effettuate escursioni di una durata determinata tra 13 000 piedi e 16 000 piedi senza ossigeno, secondo la norma SPO.OP.195, lettera b).

SPO.IDE.A.180 Estintori a mano

- a) I velivoli, eccetto i motoalianti (TMG) e i velivoli ELA1, devono essere dotati di almeno un estintore a mano:
 - 1) nella cabina di pilotaggio; e
 - 2) in ciascun compartimento passeggeri separato dalla cabina di pilotaggio, eccetto nel caso in cui il compartimento sia facilmente accessibile all'equipaggio di condotta.
- b) Il tipo e il quantitativo di sostanze estinguenti per gli estintori richiesti devono essere adeguati ai tipi di incendi che potrebbero svilupparsi nel compartimento dove deve essere usato l'estintore e, nei compartimenti occupati da passeggeri, devono ridurre al minimo il pericolo di concentrazione di gas tossici.

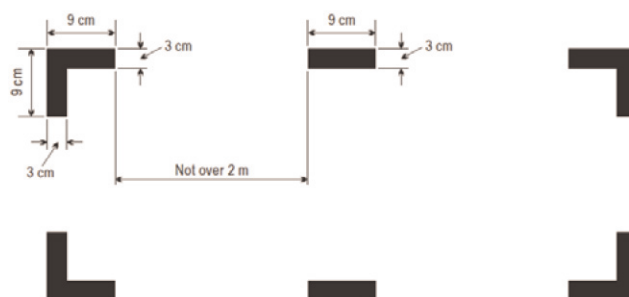
SPO.IDE.A.181 Asce di salvataggio e piedi di porco

I velivoli con una MCTOM superiore a 5 700 kg devono essere equipaggiati con almeno un'ascia o un piede di porco in cabina di pilotaggio.

SPO.IDE.A.185 Indicazione delle zone di penetrazione della fusoliera

Se vengono contrassegnate zone della fusoliera dell'aeroplano adatte a essere penetrate dalle squadre di salvataggio durante un'emergenza, tali zone devono essere contrassegnate come indicato alla figura 1.

Figura 1

Indicazione delle zone di penetrazione della fusoliera**SPO.IDE.A.190 Trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT)**

a) I velivoli devono essere equipaggiati con:

- 1) un ELT di qualsiasi tipo, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta entro il 1° luglio 2008;
- 2) un ELT automatico, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato dopo il 1° luglio 2008; oppure
- 3) un ELT di sopravvivenza [ELT(S)] o un localizzatore personale satellitare (PLB), trasportato da un membro dell'equipaggio o da uno specialista, se certificati per una configurazione massima di sedili passeggeri uguale o inferiore a sei.

b) Gli ELT di qualunque tipo e i PLB devono essere in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Voli sopra l'acqua

a) I seguenti velivoli devono essere equipaggiati con un giubbotto salvagente o un mezzo galleggiante equivalente individuale per ogni persona a bordo che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile o dalla postazione della persona cui è destinato:

1) velivoli terrestri monomotore se:

i) in volo su una distesa d'acqua oltre la distanza di planata dalla costa; oppure

ii) decollano o atterrano da un aerodromo o sito operativo dove, a parere del pilota in comando, il decollo o il sentiero di avvicinamento è posizionato sull'acqua in maniera che esiste la probabilità di un ammaraggio;

2) idrovolanti per voli sull'acqua; e

3) velivoli utilizzati a una distanza dalla costa dove sarebbe possibile effettuare un atterraggio di emergenza maggiore di quella corrispondente a 30 minuti di volo alla velocità normale di crociera o 50 NM, a seconda di quale dei due valori è minore.

b) Ciascun giubbotto salvagente deve essere dotato di un sistema di illuminazione elettrica per facilitare la localizzazione delle persone.

c) Gli idrovolanti utilizzati per voli sull'acqua devono essere equipaggiati con:

1) un'ancora galleggiante e altro equipaggiamento necessario per facilitare l'ormeggio, l'ancoraggio o la manovra dell'aeromobile sull'acqua, appropriato alle sue dimensioni, al suo peso e alle sue caratteristiche di manovrabilità; e

- 2) equipaggiamenti che permettano di emettere i segnali acustici prescritti nei regolamenti internazionali al fine di evitare le collisioni in mare, se applicabile.
- d) Il pilota in comando di un velivolo utilizzato a una distanza dalla costa dove sarebbe possibile effettuare un atterraggio di emergenza maggiore di quella corrispondente a 30 minuti di volo alla velocità normale di crociera o 50 NM, a seconda di quale dei due valori è minore, deve determinare i rischi per la sopravvivenza degli occupanti del velivolo in caso di ammaraggio, in base ai quali deve determinare il trasporto di:
 - 1) equipaggiamento per inviare i segnali di soccorso;
 - 2) canotti di salvataggio in numero sufficiente per trasportare tutte le persone a bordo, stivati in modo tale da facilitare il loro utilizzo immediato in caso di emergenza; e
 - 3) equipaggiamento di sopravvivenza comprendente i mezzi per mantenersi in vita, adeguati al tipo di volo da intraprendere.

SPO.IDE.A.200 Equipaggiamento di sopravvivenza

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

SPO.IDE.A.205 Attrezzature di protezione individuale

Ogni persona a bordo deve indossare dispositivi di protezione individuale che siano adeguati per il tipo di operazione che deve essere intrapresa.

SPO.IDE.A.210 Cuffia

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

SPO.IDE.A.215 Apparecchiature radio

a) I velivoli impiegati in voli IFR o di notte, o quando ciò è previsto dai requisiti applicabili dello spazio aereo, devono essere dotati delle apparecchiature radio che, in condizioni di propagazione radio normali, devono essere in grado di:

- 1) condurre comunicazioni a due vie per fini di controllo negli aerodromi;
- 2) ricevere informazioni meteorologiche in ogni istante durante il volo;
- 3) condurre comunicazioni a due vie in ogni istante durante il volo con quelle stazioni aeronautiche e su quelle frequenze prescritte dall'autorità appropriata; e
- 4) permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

b) Se viene richiesta più di un'apparecchiatura radio, ciascuna deve essere indipendente dalle altre, in modo che un'avaria a un'apparecchiatura non causi un'avaria a un'altra.

SPO.IDE.A.220 Apparatî di navigazione

a) I velivoli devono essere dotati degli apparati di navigazione necessari per permettere di procedere conformemente:

- (1) al piano di volo ATS, se applicabile; e
- (2) alle prescrizioni dello spazio aereo applicabili.

b) I velivoli devono essere dotati di apparati di navigazione sufficienti ad assicurare che, nel caso di un'avaria di un apparato in qualunque fase del volo, gli apparati rimanenti permettano una navigazione in sicurezza conformemente alla lettera a), o il completamento in sicurezza di adeguati interventi di emergenza.

c) I velivoli utilizzati in voli per i quali è previsto un atterraggio in IMC devono essere dotati di apparati adeguati in grado di fornire indicazioni fino a un punto dal quale può essere svolto un atterraggio in VMC. I suddetti apparati devono essere in grado di fornire tale guida per ogni aerodromo dove si intende atterrare in IMC e per ogni aerodromo alternato.

SPO.IDE.A.225 Trasponder

Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, i velivoli devono essere equipaggiati con un trasponder SSR con tutte le capacità richieste.

*SEZIONE 2***Elicotteri****SPO.IDE.H.100 Strumenti ed equipaggiamenti – generalità**

a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal presente capo devono essere approvati conformemente alle prescrizioni di aeronavigabilità applicabili nel caso in cui siano:

- 1) utilizzati dall'equipaggio di condotta per controllare la traiettoria di volo;
- 2) utilizzati per conformarsi alla norma SPO.IDE.H.215;
- 3) utilizzati per conformarsi alla norma SPO.IDE.H.220; oppure
- 4) installati nell'elicottero.

- b) I seguenti elementi, se richiesti dal presente Capo, non prevedono un'approvazione di equipaggiamento:
- 1) torce portatili individuali,
 - 2) un orologio di precisione,
 - 3) porta carte,
 - 4) kit di pronto soccorso,
 - 5) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione, e
 - 6) ancora galleggiante ed equipaggiamento per ormeggio.
- c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dal presente capo nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti da altri allegati applicabili, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:
- 1) le informazioni fornite da questi strumenti, equipaggiamenti o accessori non possono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta per conformarsi all'allegato I del regolamento (CE) n. 216/2008 o alle norme SPO.IDE.H.215 e SPO.IDE.H.220; e
 - 2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità dell'elicottero, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.
- d) Gli strumenti ed equipaggiamenti devono essere facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione alla quale è seduto il membro dell'equipaggio di condotta che deve utilizzarli.
- e) Gli strumenti utilizzati da un membro dell'equipaggio di condotta sono disposti in modo da permettere al membro d'equipaggio di condotta di vederne facilmente le indicazioni dalla propria postazione, con il minimo spostamento possibile dalla sua posizione e dal suo asse di visione normale quando guarda in avanti lungo la traiettoria di volo.
- f) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

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

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

- a) l'elicottero sia utilizzato conformemente alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), se definita;
- b) nel caso di elicotteri a motore complessi e di elicotteri utilizzati in operazioni commerciali, l'operatore sia approvato dall'autorità competente a operare l'elicottero entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL); oppure
- c) l'elicottero sia soggetto a un permesso di volo rilasciato conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.

SPO.IDE.H.115 Luci operative

Gli elicotteri utilizzati di notte devono essere equipaggiati con:

- a) un sistema di luci anticollisione;

- b) luci di navigazione/posizione;
- c) un faro di atterraggio;
- d) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico dell'elicottero, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per un impiego sicuro dell'elicottero;
- e) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico dell'elicottero, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti i compartimenti passeggeri;
- f) una torcia portatile individuale per ogni postazione dei membri d'equipaggio; e
- g) luci che permettano di conformarsi alla normativa internazionale sulla prevenzione delle collisioni in mare qualora l'elicottero sia anfibo.

SPO.IDE.H.120 Operazioni VFR – strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

- a) Gli elicotteri impiegati in voli VFR di giorno devono essere equipaggiati di un dispositivo per misurare e indicare:
 - 1) la direzione magnetica,
 - 2) il tempo in ore, minuti e secondi,
 - 3) l'altitudine di pressione,
 - 4) la velocità dell'aria indicata, e
 - 5) lo sbandamento.
- b) Gli elicotteri impiegati in VMC sull'acqua e non visibili dal suolo o in VMC di notte, devono essere, in aggiunta alla lettera a), dotati di:
 - 1) un dispositivo per misurare e indicare:
 - i) l'assetto,
 - ii) la velocità verticale, e
 - iii) la prua giroscopica;
 - 2) un dispositivo per indicare quando la fornitura di energia agli strumenti giroscopici non è adeguata; e
 - 3) nel caso di elicotteri a motore complessi, un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti dell'anemometro di cui alla lettera a), punto 4, dovuti a condensazione o ghiacciamento.
- c) Gli elicotteri utilizzati in condizioni di visibilità inferiore a 1 500 metri, o in condizioni tali da non poter mantenere l'elicottero in un sentiero di volo desiderato senza riferimento a uno o più strumenti aggiuntivi, devono essere equipaggiati, in aggiunta ai dispositivi di cui alle lettere a) e b), con un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti dell'anemometro di cui alla lettera a), punto 4, dovuti a condensazione o ghiacciamento.
- d) Se sono richiesti due piloti, gli elicotteri devono avere dei dispositivi aggiuntivi per indicare:
 - 1) l'altitudine di pressione,

- 2) la velocità dell'aria indicata,
- 3) lo sbandamento,
- 4) l'assetto, se pertinente,
- 5) la velocità verticale, se pertinente, e
- 6) la prua giroscopica, se pertinente.

SPO.IDE.H.125 Operazioni IFR – strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

Gli elicotteri impiegati in voli IFR devono essere equipaggiati con:

- a) un dispositivo per misurare e indicare:
 - 1) la direzione magnetica,
 - 2) il tempo in ore, minuti e secondi,
 - 3) l'altitudine di pressione,
 - 4) la velocità dell'aria indicata,
 - 5) la velocità verticale,
 - 6) lo sbandamento,
 - 7) l'assetto,
 - 8) la prua giroscopica, e
 - 9) la temperatura dell'aria esterna;
- b) un dispositivo per indicare quando la fornitura di energia agli strumenti giroscopici non è adeguata;
- c) se sono richiesti due piloti un dispositivo aggiuntivo separato per indicare:
 - 1) l'altitudine di pressione,
 - 2) la velocità dell'aria indicata,
 - 3) la velocità verticale,
 - 4) lo sbandamento,
 - 5) l'assetto, e
 - 6) la prua giroscopica;
- d) un dispositivo che permetta di prevenire i malfunzionamenti dell'anemometro di cui alla lettera a), punto 4, e alla lettera c), punto 2, dovuti a condensazione o ghiacciamento;

- e) un dispositivo aggiuntivo per misurare e indicare l'assetto come strumento di riserva; e
- f) i seguenti elementi per elicotteri complessi a motore:
 - 1) una fonte alternativa di pressione statica; e
 - 2) un porta carte posizionato in modo da permettere una facile lettura e dotato di un sistema di illuminazione per voli notturni.

SPO.IDE.H.126 Equipaggiamenti supplementari per operazioni con un solo pilota in regime IFR

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

SPO.IDE.H.132 Sistema meteorologico di bordo – elicotteri a motore complessi

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

SPO.IDE.H.133 Equipaggiamenti supplementari per operazioni in condizioni di ghiacciamento notturne – elicotteri a motore complessi

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

SPO.IDE.H.135 Sistema interfonico per i membri dell'equipaggio di condotta

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

SPO.IDE.H.140 Fonoregistratori in cabina di pilotaggio

- a) Gli elicotteri con una MCTOM superiore a 7 000 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016 devono essere dotati di un CVR.
- b) Il CVR deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 2 ore.
- c) Il CVR deve registrare, con riferimento a una scala del tempo:
 - 1) le comunicazioni radio trasmesse o ricevute dalla cabina di pilotaggio;
 - 2) le comunicazioni vocali dei membri d'equipaggio di condotta effettuate tramite il sistema interfonico e il sistema di avviso ai passeggeri, se installato;
 - 3) l'ambiente sonoro della cabina di pilotaggio, inclusi, senza interruzione, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono dei membri dell'equipaggio; e
 - 4) la voce o i segnali acustici che identificano gli aiuti alla navigazione o all'avvicinamento inviati in una cuffia o in un altoparlante.
- d) Il CVR deve iniziare automaticamente a registrare prima che l'elicottero si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando l'elicottero non è più in grado di muoversi con i propri mezzi.

- e) In aggiunta alla lettera d), a seconda della disponibilità di energia elettrica, il CVR deve iniziare a registrare il più presto possibile durante i controlli di cabina prima dell'accensione dei motori all'inizio del volo fino ai controlli di cabina subito dopo lo spegnimento dei motori alla fine del volo.
- f) Il CVR deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

SPO.IDE.H.145 Registratore dei dati di volo

- a) Gli elicotteri con una MCTOM superiore a 3 175 kg e il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016 devono essere dotati di un registratore dei dati di volo (FDR) che impieghi un sistema digitale di registrazione e di memorizzazione dei dati e per il quale sia disponibile un sistema che permetta di estrarre facilmente tali dati dal supporto di memorizzazione.
- b) Il registratore dei dati di volo deve registrare i parametri richiesti per determinare accuratamente la traiettoria di volo, la velocità, la potenza, la configurazione e l'utilizzo dei motori e deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno nelle ultime 10 ore di funzionamento.
- c) I dati devono essere ottenuti da fonti dell'elicottero che permettano di stabilire una correlazione precisa con le informazioni presentate all'equipaggio di condotta.
- d) Il registratore dei dati di volo deve iniziare a registrare i dati automaticamente prima che l'elicottero sia in grado di muoversi con i propri mezzi e deve interrompersi automaticamente dopo che l'elicottero non sia più in grado di muoversi con i propri mezzi.
- e) Il FDR deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.

SPO.IDE.H.150 RegISTRAZIONI delle comunicazioni dei dati

- a) Gli elicotteri il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2016 che sono in grado di utilizzare comunicazioni di dati e che devono obbligatoriamente essere equipaggiati con un CVR, devono registrare mediante un registratore, se pertinente:
 - 1) i messaggi relativi alle comunicazioni dei dati relativi a comunicazioni ATS verso e dall'elicottero, inclusi i messaggi relativi alle seguenti applicazioni:
 - i) avvio delle comunicazioni dei dati;
 - ii) comunicazione controllore-pilota;
 - iii) sorveglianza indirizzata;
 - iv) informazioni di volo;
 - v) per quanto possibile, data l'architettura del sistema, sorveglianza delle trasmissioni a bordo;
 - vi) per quanto possibile, data l'architettura del sistema, dati relativi al controllo operativo dell'aeromobile; e
 - vii) per quanto possibile, data l'architettura del sistema, immagini;
 - 2) informazioni che permettano di stabilire una correlazione tra i dati associati relativi alle comunicazioni dei dati e registrate separatamente dall'elicottero; e
 - 3) informazioni relative all'orario e priorità dei messaggi relativi alle comunicazioni dei dati, tenendo conto dell'architettura del sistema.
- b) Il registratore deve utilizzare un metodo digitale per registrare e memorizzare i dati e le informazioni e un metodo per estrarre facilmente tali dati. Il sistema di registrazione deve permettere di associare i dati con quelli registrati al suolo.

- c) Il registratore deve essere in grado di conservare in memoria i dati registrati per almeno la stessa durata come indicato per i CVR nella norma SPO.IDE.H.140.
- d) Il registratore deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione in acqua.
- e) I requisiti applicabili alla logica di inizio e fine della registrazione sono gli stessi requisiti applicabili per il CVR contenuti nella norma SPO.IDE.H.140, lettere d) ed e).

SPO.IDE.H.155 Registratore combinato FDR e CVR

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

SPO.IDE.H.160 Sedili, cinture e sistemi di ritenuta

- a) Gli elicotteri devono essere equipaggiati con:
 - 1) un posto o postazione per ogni membro d'equipaggio o specialista a bordo;
 - 2) una cintura di sicurezza per ogni sedile, e dispositivi di ritenuta per ciascuna postazione;
 - 3) nel caso di elicotteri il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 31 dicembre 2012 e una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto per ogni posto a sedere; e
 - 4) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto che incorpori un sistema che trattiene automaticamente il busto dell'occupante in caso di decelerazione rapida in ogni posto dell'equipaggio di condotta.
- b) Una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto deve avere un unico punto di sgancio.

SPO.IDE.H.165 Kit di pronto soccorso

- a) Gli elicotteri devono essere dotati di un kit di pronto soccorso.
- b) Il kit di pronto soccorso deve essere:
 - 1) facilmente accessibile per l'uso; e
 - 2) mantenuto aggiornato.

SPO.IDE.H.175 Ossigeno – elicotteri non pressurizzati

- a) Gli elicotteri non pressurizzati utilizzati ad altitudini di volo alle quali è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla lettera b) devono essere muniti di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di immagazzinare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.
- b) Gli elicotteri non pressurizzati utilizzati sopra altitudini di volo alle quali l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri supera 10 000 piedi devono trasportare una quantità sufficiente di ossigeno per:
 - (1) tutti i membri dell'equipaggio per tutto il tempo eccedente 30 minuti se l'altitudine di pressione nel compartimento passeggeri si situa tra 10 000 piedi e 13 000 piedi; e
 - (2) tutti i membri d'equipaggio e specialisti per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri sarà superiore a 13 000 piedi.

- c) Nonostante la lettera b), possono essere effettuate escursioni di una durata determinata tra 13 000 piedi e 16 000 piedi senza ossigeno, secondo la norma SPO.OP.195, lettera b).

SPO.IDE.H.180 Estintori a mano

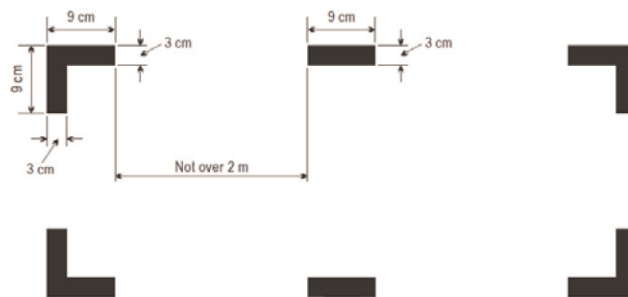
- a) Gli elicotteri, ad eccezione degli elicotteri ELA2, devono essere dotati di almeno un estintore a mano:
- 1) nella cabina di pilotaggio; e
 - 2) in ciascun compartimento passeggeri separato dalla cabina di pilotaggio, eccetto nel caso in cui il compartimento sia facilmente accessibile all'equipaggio di condotta.
- b) Il tipo e il quantitativo di sostanze estinguenti per gli estintori richiesti devono essere adeguati ai tipi di incendi che potrebbero svilupparsi nel compartimento dove deve essere usato l'estintore e, nei compartimenti occupati da passeggeri, devono ridurre al minimo il pericolo di concentrazione di gas tossici.

SPO.IDE.H.185 Indicazione delle zone di penetrazione

Se vengono contrassegnate zone della fusoliera dell'elicottero adatte per l'ingresso delle squadre di salvataggio durante un'emergenza, tali zone devono essere contrassegnate come indicato alla figura 1.

Figura 1

Indicazione delle zone di penetrazione della fusoliera



SPO.IDE.H.190 Trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT)

- a) Gli elicotteri certificati per una configurazione massima di sedili passeggeri superiore a sei devono essere dotati di:
- 1) un ELT automatico; e
 - 2) un ELT di sopravvivenza [ELT(S)] in un canotto di salvataggio o in un giubbotto salvagente se l'elicottero viene utilizzato a una distanza dalla costa corrispondente a più di 3 minuti di volo alla velocità normale di crociera.
- b) Gli elicotteri certificati per una configurazione massima di sedili passeggeri uguale o minore di sei devono essere dotati di un ELT di sopravvivenza [ELT(S)] o un localizzatore personale satellitare (PLB), trasportato da un membro dell'equipaggio o da un passeggero.
- c) Gli ELT di qualunque tipo e i PLB devono essere in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Voli sull'acqua – elicotteri a motore non complessi

- a) Gli elicotteri devono essere equipaggiati con un giubbotto salvagente o un mezzo galleggiante equivalente individuale per ogni persona a bordo che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile o dalla postazione della persona cui è destinato:
- 1) in volo su una distesa d'acqua oltre la distanza dalla costa di autorotazione quando in caso di avaria al motore critico, l'elicottero non è in grado di sostenere il volo orizzontale; oppure

- 2) in volo su una distesa d'acqua a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera, quando in caso di avaria al motore critico, l'elicottero è in grado di sostenere il volo orizzontale; oppure
 - 3) si decolla o si atterra in un aerodromo o sito operativo dove il sentiero di decollo o di avvicinamento è sull'acqua.
- b) Ciascun giubbotto salvagente deve essere dotato di un sistema di illuminazione elettrica per facilitare la localizzazione delle persone.
- c) Il pilota in comando di un elicottero utilizzato in un volo sull'acqua a una distanza dalla costa corrispondente a più di 30 minuti di volo alla velocità normale di crociera o 50 NM, a seconda di quale dei due valori è minore, deve determinare i rischi per la sopravvivenza degli occupanti dell'elicottero in caso di ammaraggio, in base ai quali deve determinare il trasporto di:
- 1) equipaggiamento per inviare i segnali di soccorso;
 - 2) canotti di salvataggio in numero sufficiente per trasportare tutte le persone a bordo, stivati in modo tale da facilitare il loro utilizzo immediato in caso di emergenza; e
 - 3) equipaggiamento di sopravvivenza comprendente i mezzi per mantenersi in vita, adeguati al tipo di volo da intraprendere.
- d) Il pilota in comando deve determinare i rischi di sopravvivenza degli occupanti dell'elicottero in caso di ammaraggio al momento di decidere se i giubbotti salvagente di cui alla lettera a) devono essere indossati da tutti gli occupanti.

SPO.IDE.H.197 Giubbotti di salvataggio – elicotteri a motore complessi

- a) Gli elicotteri devono essere equipaggiati con un giubbotto salvagente o un mezzo galleggiante equivalente individuale per ogni persona a bordo che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile o dalla postazione della persona cui è destinato, quando:
- 1) vengono impiegati in voli sull'acqua a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera, dove in caso di avaria al motore critico l'elicottero è in grado di mantenere il volo livellato;
 - 2) vengono impiegati in voli sull'acqua oltre la distanza di autorotazione dalla costa, dove in caso di avaria al motore critico l'elicottero è in grado di mantenere il volo livellato; oppure
 - 3) deve decollare da un aerodromo o atterrare in un aerodromo dove la traiettoria di decollo o di avvicinamento è disposta in modo tale, sopra l'acqua, che in caso di problemi esista la probabilità di un ammaraggio forzato.
- b) Ciascun giubbotto salvagente deve essere dotato di un sistema di illuminazione elettrica per facilitare la localizzazione delle persone.

SPO.IDE.H.198 Giubbotti di salvataggio – elicotteri a motore complessi

Ogni persona a bordo deve indossare una tuta termica nei seguenti casi:

- a) in voli sull'acqua in supporto delle operazioni fuori costa, a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera, dove in caso di avaria al motore critico l'elicottero è in grado di mantenere il volo livellato e se:
- 1) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche a disposizione del pilota in comando indicano che la temperatura del mare è inferiore a 10 °C durante il volo; oppure
 - 2) il tempo di salvataggio stimato eccede il tempo di sopravvivenza stimato; oppure

- b) quando viene deciso dal pilota responsabile sulla base di una valutazione del rischio tenendo conto delle seguenti condizioni:
- 1) in voli sull'acqua oltre la distanza di autorotazione o una distanza dalla costa per effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, dove in caso di avaria al motore critico l'elicottero è in grado di mantenere il volo livellato; e
 - 2) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche a disposizione del pilota in comando indicano che la temperatura del mare è inferiore a 10 °C durante il volo.

SPO.IDE.H.199 Canotti di salvataggio, ELT di sopravvivenza ed equipaggiamento di sopravvivenza per voli prolungati sopra l'acqua – elicotteri a motore complessi

Gli elicotteri impiegati:

- a) in voli sull'acqua a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera, dove in caso di avaria al motore critico l'elicottero è in grado di mantenere il volo livellato; oppure
- b) in voli sull'acqua a una distanza dalla costa corrispondente a più di 3 minuti di volo alla velocità normale di crociera, dove in caso di avaria al motore critico l'elicottero non è in grado di mantenere il volo livellato e se così deciso dal pilota in comando sulla base di una valutazione del rischio, devono essere equipaggiati con:
 - 1) almeno un canotto di salvataggio con una capacità nominale non inferiore al numero massimo di persone a bordo, stivato in modo da facilitarne l'uso immediato in caso di emergenza;
 - 2) almeno un ELT di sopravvivenza [ELT(S)] per ciascun canotto di salvataggio previsto; e
 - 3) equipaggiamento di sopravvivenza comprendente i mezzi per mantenersi in vita, adeguati al tipo di volo da intraprendere.

SPO.IDE.H.200 Equipaggiamento di sopravvivenza

Gli elicotteri impiegati in regioni dove le operazioni di ricerca e di salvataggio sarebbero particolarmente difficili, devono essere dotati dei seguenti equipaggiamenti:

- a) equipaggiamento di segnalazione che permette di inviare i segnali di soccorso;
- b) almeno un ELT di sopravvivenza (ELT(S)); e
- c) l'equipaggiamento di sopravvivenza supplementare per l'itinerario da seguire, tenendo conto del numero di passeggeri a bordo.

SPO.IDE.H.201 Requisiti aggiuntivi per gli elicotteri impiegati in operazioni fuori costa in un'area di mare ostile – elicotteri a motore complessi

Gli elicotteri impiegati in operazioni fuori costa in un'area di mare ostile, a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera, devono soddisfare i seguenti requisiti:

- a) nei casi in cui le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche a disposizione del pilota in comando indicano che la temperatura del mare sia inferiore a 10 °C durante il volo, o se il tempo stimato di salvataggio eccede il tempo di sopravvivenza calcolato o il volo è pianificato per essere svolto di notte, tutte le persone a bordo devono indossare una tuta termica;
- b) tutti i canotti di salvataggio trasportati in conformità alla norma SPO.IDE.H.199 devono essere installati in modo da essere utilizzabili in condizioni di mare nelle quali l'ammarraggio dell'elicottero, le caratteristiche di galleggiamento e manovrabilità sono state valutate al fine di soddisfare i requisiti di ammaraggio per la certificazione;
- c) l'elicottero deve essere equipaggiato con un sistema di illuminazione di emergenza con alimentazione indipendente per fornire una sorgente di illuminazione generale in cabina al fine di facilitare l'evacuazione dell'elicottero;

- d) tutte le uscite di emergenza, incluse le uscite d'emergenza per l'equipaggio e i mezzi per aprirle devono essere marcate in modo vistoso per guidare gli occupanti che devono utilizzarle di giorno o al buio. Tali indicazioni devono essere progettate per rimanere visibili nei casi in cui l'elicottero sia capovolto e la cabina sommersa;
- e) tutte le porte non eiettabili che sono designate come uscite di emergenza in caso di ammaraggio devono avere dei mezzi per bloccarle nella posizione aperta in modo tale da non interferire con l'uscita degli occupanti in qualunque condizione di mare fino al massimo richiesto per la valutazione per l'amaraggio e il galleggiamento;
- f) tutte le porte, finestre o altre aperture nella cabina passeggeri destinate a essere utilizzate allo scopo di un'evacuazione sott'acqua devono essere dotate di mezzi tali da renderle utilizzabili durante un'emergenza;
- g) i giubbotti di salvataggio devono essere indossati sempre, a meno che i passeggeri o i membri d'equipaggio indossino una tuta termica integrata che soddisfa il requisito combinato della tuta termica e giubbotto di salvataggio.

SPO.IDE.H.202 Elicotteri certificati per l'impiego sull'acqua – equipaggiamenti vari

Gli elicotteri certificati per voli sull'acqua devono essere equipaggiati con:

- a) un'ancora galleggiante e altro equipaggiamento necessario per facilitare l'ormeggio, l'ancoraggio o la manovra dell'elicottero sull'acqua, appropriato alle sue dimensioni, al suo peso e alle sue caratteristiche di manovrabilità; e
- b) equipaggiamenti che permettano di emettere i segnali acustici prescritti nei regolamenti internazionali al fine di evitare le collisioni in mare, se applicabile.

SPO.IDE.H.203 Tutti gli elicotteri in volo sull'acqua – ammaraggio

Gli elicotteri a motore complessi impiegati in voli sull'acqua in un ambiente ostile a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità normale di crociera e gli elicotteri a motore non complessi in volo sull'acqua in un ambiente ostile al di là di una distanza di 50 NM dalla costa devono essere:

- a) progettati per atterrare sull'acqua in conformità al codice di aeronavigabilità pertinente;
- b) certificati per l'amaraggio in conformità al codice di aeronavigabilità pertinente; oppure
- c) equipaggiati con equipaggiamento di galleggiamento di emergenza.

SPO.IDE.H.205 Attrezzature di protezione individuale

Ogni persona a bordo deve indossare dispositivi di protezione individuale che siano adeguati per il tipo di operazione che deve essere intrapresa.

SPO.IDE.H.210 Cuffia

Nei casi in cui sia richiesto un sistema di comunicazione radio e/o un sistema di radionavigazione, gli elicotteri devono essere dotati di cuffie con microfono o equivalente e un tasto di trasmissione sui comandi di volo per ciascun pilota richiesto, membro d'equipaggio e/o specialista alla propria postazione.

SPO.IDE.H.215 Apparecchiature radio

- a) Gli elicotteri impiegati in voli IFR o di notte, o quando richiesto dai requisiti applicabili dello spazio aereo, devono essere dotati delle apparecchiature radio che, in condizioni di propagazione radio normali, devono essere in grado di:
 - 1) condurre comunicazioni a due vie per fini di controllo negli aerodromi;
 - 2) ricevere informazioni meteorologiche;

- 3) condurre comunicazioni a due vie in ogni istante durante il volo con quelle stazioni aeronautiche e su quelle frequenze prescritte dall'autorità appropriata; e
 - 4) permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.
- b) Se viene richiesta più di un'apparecchiatura radio, ciascuna deve essere indipendente dalle altre, in modo che un'avaria a un'apparecchiatura non causi un'avaria a un'altra.
- c) Qualora sia obbligatorio un sistema di comunicazione radio, in aggiunta al sistema interfonico per l'equipaggio di condotta previsto alla norma SPO.IDE.H.135, gli elicotteri devono essere dotati di un tasto di trasmissione sui comandi di volo per ciascun pilota richiesto e membro d'equipaggio alla propria postazione.

SPO.IDE.H.220 Apparati di navigazione

- a) Gli elicotteri devono essere dotati degli apparati di navigazione necessari per permettergli di procedere conformemente:
- 1) al piano di volo ATS, se applicabile; e
 - 2) alle prescrizioni dello spazio aereo applicabili.
- b) Gli elicotteri devono essere dotati di apparati di navigazione sufficienti ad assicurare che, nel caso di un'avaria di un apparato in qualunque fase del volo, gli apparati rimanenti permettano una navigazione in sicurezza conformemente alla lettera a), o il completamento in sicurezza di adeguati interventi di emergenza.
- c) Gli elicotteri utilizzati in voli nei quali è previsto di atterrare in IMC devono essere dotati di apparati di navigazione in grado di fornire la guida fino a un punto dal quale può essere effettuato un atterraggio in VMC. I suddetti apparati devono essere in grado di fornire tale guida per ogni aerodromo dove si intende atterrare in IMC e per ogni aerodromo alternato.

SPO.IDE.H.225 Trasponder

Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, gli elicotteri devono essere equipaggiati con un trasponder SSR con tutte le capacità richieste.

SEZIONE 3

Alianti

SPO.IDE.S.100 Strumenti ed equipaggiamenti – generalità

- a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal presente capo devono essere approvati conformemente alle prescrizioni di aeronavigabilità applicabili nel caso in cui siano:
- 1) utilizzati dall'equipaggio di condotta per controllare la traiettoria di volo;
 - 2) utilizzati per conformarsi alla norma SPO.IDE.H.145;
 - 3) utilizzati per conformarsi alla norma SPO.IDE.S.150; oppure
 - 4) installati nell'aliante.
- b) I seguenti elementi, se richiesti dal presente Capo, non prevedono un'approvazione di equipaggiamento:
- 1) torce portatili individuali,

- 2) orologio di precisione, e
 - 3) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione.
- c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dal presente capo nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti da altri allegati applicabili, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:
- 1) le informazioni fornite da questi strumenti, equipaggiamenti o accessori non possono essere utilizzati dall'equipaggio di condotta per conformarsi all'allegato I del regolamento (CE) n. 216/2008; e
 - 2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità dell'aliante, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.
- d) Gli strumenti ed equipaggiamenti devono essere facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione alla quale è seduto il membro dell'equipaggio di condotta che deve utilizzarli.
- e) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

SPO.IDE.S.105 Equipaggiamento minimo per il volo

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

- a) l'aliante sia utilizzato conformemente alla MEL, se definita; oppure
- b) l'aliante sia soggetto a un permesso di volo rilasciato conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.

SPO.IDE.S.115 Operazioni VFR – strumenti di volo e di navigazione

- a) Gli alianti impiegati in voli VFR di giorno devono essere equipaggiati di un dispositivo per misurare e indicare:
- 1) nel caso di alianti a motore, la direzione magnetica;
 - 2) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - 3) l'altitudine di pressione, e
 - 4) la velocità dell'aria indicata.
- b) Gli alianti impiegati in condizioni tali da non poter mantenere l'aliante nell'assetto desiderato senza riferimento a uno o più strumenti aggiuntivi, devono essere equipaggiati, in aggiunta ai dispositivi di cui alla lettera a), con un dispositivo per misurare e indicare:
- 1) la velocità verticale;
 - 2) l'assetto o la virata e lo sbandamento, e
 - 3) la rotta magnetica.

SPO.IDE.S.120 Cloud flying – strumenti di volo e di navigazione

Gli alianti impiegati in «cloud flying» devono essere equipaggiati con un dispositivo per misurare e indicare:

- a) la direzione magnetica;

- b) il tempo in ore, minuti e secondi;
- c) l'altitudine di pressione;
- d) la velocità dell'aria indicata;
- e) la velocità verticale, e
- f) l'assetto o virata e sbandamento.

SPO.IDE.S.125 Sedili e sistemi di vincolo

- a) Gli alianti devono essere equipaggiati con:
 - 1) un sedile per ogni persona a bordo; e
 - 2) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto per ogni sedile conformemente al manuale di volo.
- b) Una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto deve avere un unico punto di sgancio.

SPO.IDE.S.130 Ossigeno

Gli alianti utilizzati ad altitudini di pressione superiori a 10 000 ft devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di trasportare una quantità sufficiente di ossigeno per:

- a) i membri d'equipaggio per tutto il tempo eccedente 30 minuti se l'altitudine di pressione si situa tra 10 000 piedi e 13 000 piedi; e
- b) tutti i membri d'equipaggio e specialisti per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione sarà superiore a 13 000 piedi.

SPO.IDE.S.135 Voli sopra l'acqua

Il pilota in comando di un aliante utilizzato sull'acqua deve determinare i rischi di sopravvivenza degli occupanti dell'aliante in caso di ammaraggio, sulla base dei quali deve stabilire se trasportare o meno:

- a) un giubbotto salvagente o un mezzo galleggiante equivalente individuale per ogni persona a bordo che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dal sedile della persona cui è destinato;
- b) un trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT) o un localizzatore personale satellitare (PLB), trasportato da un membro d'equipaggio o da uno specialista, in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 406 MHz; e
- c) equipaggiamento per inviare i segnali di soccorso, durante un volo:
 - 1) su una distesa d'acqua oltre la distanza di planata dalla costa; oppure
 - 2) quando la traiettoria di decollo o di avvicinamento è disposta in modo tale, sopra l'acqua, che in caso di inconveniente esista la probabilità di un ammaraggio forzato.

SPO.IDE.S.140 Equipaggiamento di sopravvivenza

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

SPO.IDE.S.145 Apparecchiature radio

- a) Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, gli alianti devono essere dotati di apparecchiature radio in grado di condurre comunicazioni a due vie con le stazioni aeronautiche e sulle frequenze tali da soddisfare i requisiti dello spazio aereo.
- b) Le apparecchiature radio, se richieste dalla lettera a), devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Apparatı di navigazione

Gli alianti devono essere dotati degli apparati di navigazione necessari per permetter loro di procedere conformemente:

- a) al piano di volo ATS, se applicabile; e
- b) alle prescrizioni dello spazio aereo applicabili.

SPO.IDE.S.155 Trasponder

Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, gli alianti devono essere equipaggiati con un trasponder SSR con tutte le capacità richieste.

SEZIONE 4

Palloni**SPO.IDE.B.100 Strumenti ed equipaggiamenti – generalità**

- a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal presente capo devono essere approvati conformemente alle prescrizioni di aeronavigabilità applicabili nel caso in cui siano:
 - 1) utilizzati dall'equipaggio di condotta per determinare la traiettoria di volo;
 - 2) utilizzati per conformarsi alla norma SPO.IDE.B.145; oppure
 - 3) installati nel pallone.
- b) I seguenti elementi, se richiesti dal presente Capo, non prevedono un'approvazione di equipaggiamento:
 - 1) torce portatili individuali,
 - 2) un orologio di precisione,
 - 3) kit di pronto soccorso, e
 - 4) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione,
- c) Gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dal presente capo nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti da altri allegati applicabili, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare le seguenti disposizioni:
 - 1) le informazioni fornite da questi strumenti, equipaggiamenti o accessori non possono essere utilizzati dall'equipaggio di condotta per conformarsi all'allegato I del regolamento (CE) n. 216/2008; e
 - 2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità del pallone, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.

- d) Gli strumenti ed equipaggiamenti devono essere facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione assegnata al membro dell'equipaggio di condotta che deve utilizzarli.
- e) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti devono essere facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

SPO.IDE.B.105 Equipaggiamento minimo per il volo

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

- a) il pallone sia utilizzato conformemente alla MEL, se definita; oppure
- b) il pallone sia soggetto a un permesso di volo rilasciato conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.

SPO.IDE.B.110 Luci operative

I palloni utilizzati di notte devono essere equipaggiati con:

- a) luci anticollisione;
- b) un mezzo per fornire un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per un impiego sicuro del pallone;
- c) una torcia portatile individuale.

SPO.IDE.B.115 Operazioni VFR – strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati

I palloni utilizzati nei voli VFR di giorno devono essere equipaggiati con:

- a) un dispositivo per indicare la direzione di deriva, e
- b) un dispositivo per misurare e indicare:
 - 1) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - 2) la velocità verticale, se richiesta dal manuale di volo; e
 - 3) l'altitudine di pressione, se richiesta dal manuale di volo, dalle prescrizioni dello spazio aereo o se l'altitudine deve essere controllata per l'utilizzo dell'ossigeno.

SPO.IDE.B.120 Kit di pronto soccorso

- a) I palloni devono essere dotati di un kit di pronto soccorso.
- b) Il kit di pronto soccorso deve essere:
 - 1) facilmente accessibile per l'uso; e
 - 2) mantenuto aggiornato.

SPO.IDE.B.121 Ossigeno

I palloni utilizzati ad altitudini di pressione superiori a 10 000 ft devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di trasportare una quantità sufficiente di ossigeno per:

- a) i membri d'equipaggio per tutto il tempo eccedente 30 minuti se l'altitudine di pressione si situa tra 10 000 piedi e 13 000 piedi; e

- b) tutti i membri d'equipaggio e specialisti per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione sarà superiore a 13 000 piedi.

SPO.IDE.B.125 Estintori a mano

I palloni ad aria calda devono essere dotati di almeno un estintore a mano, se richiesto dalle specifiche di certificazione applicabili.

SPO.IDE.B.130 Voli sopra l'acqua

Il pilota in comando di un pallone utilizzato sull'acqua deve determinare i rischi di sopravvivenza degli occupanti del pallone in caso di ammaraggio, sulla base dei quali deve stabilire se trasportare o meno:

- a) un giubbotto salvagente per ogni persona a bordo che deve essere indossato o posto in un luogo facilmente accessibile dalla postazione della persona cui è destinato;
- b) un trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT) o un localizzatore personale satellitare (PLB), trasportato da un membro d'equipaggio o da uno specialista, in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 406 MHz; e
- c) equipaggiamento per inviare i segnali di soccorso.

SPO.IDE.B.135 Equipaggiamento di sopravvivenza

I palloni impiegati in regioni dove le operazioni di ricerca e di salvataggio sarebbero particolarmente difficili, devono essere dotati di equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza adeguati all'area sorvolata.

SPO.IDE.B.140 Equipaggiamenti vari

I palloni devono essere dotati di guanti protettivi per ciascun membro d'equipaggio.

- a) I palloni ad aria calda (mongolfiere) devono essere equipaggiati con:

- 1) una fonte alternativa di accensione;
- 2) un dispositivo per misurare e indicare la quantità di carburante;
- 3) una coperta antincendio o una copertura resistente al fuoco; e
- 4) una fune di almeno 25 metri di lunghezza.

- b) I palloni a gas devono essere dotati di:

- (1) un coltello; e
- (2) una fune di almeno 20 metri di lunghezza di fibra naturale o di materiale conduttivo elettrostatico.

SPO.IDE.B.145 Apparecchiature radio

- a) Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, i palloni devono essere dotati di apparecchiature radio in grado di condurre comunicazioni a due vie con le stazioni aeronautiche e sulle frequenze tali da soddisfare i requisiti dello spazio aereo.

- b) Le apparecchiature radio, se richieste dalla lettera a), devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Trasponder

Se richiesto dallo spazio aereo sorvolato, i palloni devono essere equipaggiati con un trasponder SSR con tutte le capacità richieste.

CAPO E

REQUISITI SPECIFICI

SEZIONE 1

Operazioni di carico esterno imbragato dell'elicottero (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Procedure operative standard

Le procedure operative standard per HESLO devono specificare:

- a) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL), se pertinente;
- b) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dei membri dell'equipaggio e degli specialisti;
- c) la formazione pertinente per membri d'equipaggio e specialisti per assolvere il loro compito e la qualifica e nomina delle persone che sono preposte a questo tipo di formazione per i membri dell'equipaggio e specialisti;
- d) le responsabilità e gli obblighi dei membri dell'equipaggio e specialisti;
- e) i criteri di prestazione necessari che devono essere soddisfatti per condurre operazioni HESLO;
- f) procedure normali, speciali e di emergenza.

SPO.SPEC.HESLO.105 Attrezzature HESLO specifiche

Gli elicotteri devono essere equipaggiati con almeno:

- a) uno specchio di sicurezza del carico o mezzi alternativi per vedere il gancio/carico; e
- b) un contatore di carico, a meno che vi sia un altro metodo per determinare il peso del carico.

SPO.SPEC.HESLO.110 Trasporto di merci pericolose

L'operatore che trasporta merci pericolose verso o da siti senza equipaggio o località remote chiede all'autorità competente una esenzione dalle disposizioni delle Istruzioni tecniche se non intende conformarsi agli altri requisiti di queste istruzioni.

SEZIONE 2

Operazioni di carico esterno umano (HEC)

SPO.SPEC.HESLO.100 Procedure operative standard

Le procedure operative standard per HEC devono specificare:

- a) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL), se pertinente;
- b) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dei membri dell'equipaggio e degli specialisti;

- c) la formazione pertinente per membri d'equipaggio e specialisti per assolvere il loro compito e la qualifica e nomina delle persone che sono preposte a questo tipo di formazione per i membri dell'equipaggio e specialisti;
- d) le responsabilità e gli obblighi dei membri dell'equipaggio e specialisti;
- e) i criteri di prestazione necessari che devono essere soddisfatti per condurre operazioni HEC;
- f) procedure normali, speciali e di emergenza.

SPO.SPEC.HEC.105 Attrezzature HEC specifiche

- a) L'elicottero deve essere equipaggiato con:
 - 1) attrezzature per operazioni con verricello o gancio per merci;
 - 2) uno specchio di sicurezza del carico o mezzi alternativi per vedere il gancio; e
 - 3) un contatore di carico, a meno che vi sia un altro metodo per determinare il peso del carico.
- b) L'installazione di tutte le attrezzature con gancio di carico e verricello e ogni successiva modifica devono avere un'approvazione di aeronavigabilità adeguata alle funzioni che si vogliono effettuare.

SEZIONE 3

Operazioni con paracadute (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Procedure operative standard

Le procedure operative standard per PAR devono specificare:

- a) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL), se pertinente;
- b) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dei membri dell'equipaggio e degli specialisti;
- c) la formazione pertinente per membri d'equipaggio e specialisti per assolvere il loro compito e la qualifica e nomina delle persone che sono preposte a questo tipo di formazione per i membri dell'equipaggio e specialisti;
- d) le responsabilità e gli obblighi dei membri dell'equipaggio e specialisti;
- e) i criteri di prestazione necessari che devono essere soddisfatti per condurre operazioni con paracadute;
- f) procedure normali, speciali e di emergenza.

SPO.SPEC.PAR.105 Trasporto di membri dell'equipaggio e specialisti

Il requisito relativo alle responsabilità degli specialisti di cui alla norma SPO.GEN.106, lettera c) non si applica agli specialisti che effettuano lanci con il paracadute.

SPO.SPEC.PAR.110 Posti a sedere

Nonostante le norme SPO.IDE.A.160, lettera a) e SPO.IDE.H.160, lettera a), punto 1), il pavimento dell'aeromobile può essere utilizzato come posto a sedere, a condizione che siano disponibili per gli specialisti strumenti a cui tenersi o fissarsi.

SPO.SPEC.PAR.115 Ossigeno

Nonostante la norma SPO.OP.195, lettera a), l'obbligo di utilizzare l'ossigeno supplementare non si applica ai membri d'equipaggio che non siano il pilota in comando e agli specialisti che esercitano funzioni essenziali per l'attività specializzata, ogni volta che l'altitudine di cabina:

- a) supera 13 000 piedi, per un periodo non superiore a 6 minuti,
- b) supera 15 000 piedi, per un periodo non superiore a 3 minuti.

SPO.SPEC.PAR.120 Voli sopra l'acqua

Quando trasporta più di 6 persone, il pilota in comando di un pallone utilizzato sull'acqua determina i rischi per la sopravvivenza degli occupanti del pallone in caso di ammaraggio forzato, sulla cui base egli stabilisce il trasporto di un trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT) in grado di trasmettere su 121,5 MHz e 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Immissione di merci pericolose

Nonostante la norma SPO.GEN.155, i paracadutisti possono uscire dall'aeromobile per dimostrazioni con il paracadute sopra aree congestionate di città, paesi, insediamenti o sopra assembramenti di persone all'aperto portando dispositivi di addestramento fumogeni, purché fabbricati a questo scopo.

SEZIONE 4

Voli acrobatici (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Procedure operative standard**

Le procedure operative standard per ABF devono specificare:

- a) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL), se pertinente;
- b) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dei membri dell'equipaggio e degli specialisti;
- c) la formazione pertinente per membri d'equipaggio e specialisti per assolvere il loro compito e la qualifica e nomina delle persone che sono preposte a questo tipo di formazione per i membri dell'equipaggio e specialisti;
- d) le responsabilità e gli obblighi dei membri dell'equipaggio e specialisti;
- e) i criteri di prestazione necessari che devono essere soddisfatti per effettuare voli acrobatici;
- f) procedure normali, speciali e di emergenza.

SPO.SPEC.ABF.105 Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo

I seguenti documenti e informazioni elencati alla norma SPO.GEN.140, lettera a) non devono essere trasportati durante i voli acrobatici:

- a) i dettagli del piano di volo ATS presentato, se pertinente;
- b) carte aeronautiche attuali e adeguate per la rotta/area del volo proposto e tutte le rotte sulle quali il volo potrebbe essere dirottato;
- c) informazioni su procedure e segnali visivi per l'utilizzo da parte di aeromobili intercettanti e intercettati; e
- d) informazioni riguardanti i servizi di ricerca e salvataggio per la zona interessata dal volo.

SPO.SPEC.ABF.115 Attrezzature

I seguenti requisiti sulle apparecchiature non devono essere applicati ai voli acrobatici:

- a) kit di pronto soccorso come previsto alle norme SPO.IDE.A.165 e SPO.IDE.H.165;
 - b) estintori a mano come previsto alle norme SPO.IDE.A.180 e SPO.IDE.H.180; e
 - c) trasmettitori localizzatori di emergenza o localizzatori personali satellitari come previsto alle norme SPO.IDE.A.190 e SPO.IDE.H.190.»
-

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT