II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2017/363 DELLA COMMISSIONE

del 1º marzo 2017

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda l'approvazione specifica delle operazioni con velivoli monomotore a turbina effettuate di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale e i requisiti di approvazione per l'addestramento per merci pericolose relativo a operazioni commerciali specializzate, operazioni non commerciali effettuate con aeromobili a motore complessi e operazioni non commerciali specializzate effettuate con aeromobili a motore complessi

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) A norma del regolamento (CE) n. 216/2008 è opportuno che la Commissione adotti le norme di attuazione necessarie a stabilire le condizioni per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile. Il regolamento (UE) n. 965/2012 ([2]) della Commissione stabilisce tali condizioni.

(2) L'applicazione del regolamento (UE) n. 965/2012 ai voli di trasferimento (ferry flights) comporterebbe un onere amministrativo sproporzionato per il settore e per le autorità competenti. Al fine di introdurre un approccio più proporzionato e basato sul rischio per l'applicazione di tale regolamento, i voli «una tantum» che non trasportano passeggeri o merci in cui l'aeromobile viene trasportato per operazioni di ammodernamento, riparazione, controlli di manutenzione, ispezioni, consegna, esportazione o simili finalità dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 965/2012.

(3) Gli standard e le pratiche raccomandate dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), di cui alla parte I dell'allegato 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, comprendono disposizioni per l'utilizzo di velivoli monomotore a turbina di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale. Tali disposizioni contengono, tra l'altro, un requisito per cui, nell'approvare tali operazioni, lo Stato dell'operatore deve garantire che siano rispettate determinate condizioni, comprese quelle relative alle apparecchiature installate, all'affidabilità motori, al controllo dei motori, alle procedure dell'operatore e all'addestramento dell'equipaggio di condotta. Il diritto dell'Unione dovrebbe essere allineato con tali disposizioni, garantendo che le operazioni commerciali di trasporto aereo effettuate con aeromobili monomotore di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale siano soggette all'approvazione dell'autorità competente.

([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).

(4) Tale allineamento rende obsoleta la possibilità di esercizio, mediante deroghe, di velivoli monomotore alle condizioni stabilite nelle deroghe vigenti accordate dagli Stati membri a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), di cui all'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 965/2012. Tale disposizione dovrebbe pertanto essere soppressa. Tali deroghe per l'utilizzo di velivoli monomotore, comprese le condizioni ivi previste, dovrebbero essere considerate approvazioni da parte dell'autorità competente a norma del quadro giuridico allineato per un periodo di tempo adeguato dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, al fine di garantire una transizione agevole. Dopo tale periodo di transizione non dovrebbe più essere possibile avvalersi di tali deroghe, poiché saranno necessarie dette approvazioni. Eventuali modifiche pertinenti all'utilizzo di tali velivoli durante tale periodo di transizione dovrebbero continuare ad essere notificate.

(5) Gli operatori che effettuano operazioni commerciali specializzate, nonché gli operatori che effettuano operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi o operazioni non commerciali specializzate con aeromobili a motore complessi che non trasportano merci pericolose dovrebbero continuare a stabilire e mantenere programmi di addestramento per merci pericolose in conformità all'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012. Al fine di introdurre un approccio più proporzionato e basato sul rischio per l'applicazione di tali norme, l'autorità competente non dovrebbe tuttavia più essere tenuta ad approvare tali programmi di addestramento.

(6) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 965/2012. L'allegato III (parte ORO) di tale regolamento in particolare dovrebbe essere modificato al fine di adottare un approccio più proporzionato e basato sul rischio per i requisiti di approvazione per i programmi di addestramento per merci pericolose e un nuovo capo sulle operazioni con velivolo monomotore a turbina dovrebbe essere aggiunto all'allegato V (parte SpA).

(7) Le misure di cui al presente regolamento relative ai velivoli monomotore a turbina si basano sul parere ([2]) espresso dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.

(8) 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 così modificato:

1) all'articolo 6, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In deroga all'articolo 5 e fatto salvo il regolamento (CE) n. 216/2008 e il regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione (*) relativi al permesso di volo, nel caso di voli per l'introduzione o la modifica di tipi di aeromobile condotti dalle organizzazioni di progettazione o di produzione nell'ambito dei loro privilegi, così come di voli che non trasportano passeggeri o merci in cui l'aeromobile viene trasportato per operazioni di ammodernamento, riparazione, controlli di manutenzione, ispezioni, consegna, esportazione o simili, il loro esercizio si svolge alle condizioni previste dalla legislazione degli Stati membri.

(*) 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).»

2) all'articolo 6, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Fino al 2 settembre 2017, le deroghe concesse prima del 22 marzo 2017, in conformità all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3922/91, di cui all'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 965/2012 come applicabile prima del 22 marzo 2017, sono considerate approvazioni di cui alla lettera a) della norma CAT.POL.A.300 dell'allegato IV (parte CAT). Dopo il 2 settembre 2017, tali deroghe non sono valide per l'utilizzo di velivoli monomotore.

([1]) Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4).

([2]) Parere n. 06/2015 dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea dell'11 novembre 2015 relativo a un regolamento della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici speciali di approvazione per l'utilizzo di aeromobili monomotore a turbina di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale.

Se tra il 22 marzo 2017 e il 2 settembre 2017 sono previste modifiche all'utilizzo di tali velivoli che incidono sulle condizioni indicate in tali deroghe, esse sono notificate alla Commissione e all'Agenzia prima della loro implementazione. La Commissione e l'Agenzia valutano la modifica prevista a norma dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008.»

3) gli allegati II, III, IV e V sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 1º marzo 2017

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Gli allegati II, III, IV e V del regolamento (UE) n. 965/2012 sono così modificati:

1) nell'allegato II (parte ARO), l'appendice II è sostituita dalla seguente:

«*Appendice II*

SPECIFICHE DELLE OPERAZIONI **(soggette alle condizioni approvate nel manuale delle operazioni)**				
Recapiti dell'autorità di rilascio Telefono ([1]): _____; fax _____ ; E-mail: _____				
COA ([2]): Nome dell'operatore ([3]): Data ([4]): Firma: Operante come: denominazione commerciale Specifiche delle operazioni #:				
Modello dell'aeromobile ([5]): Marche d'immatricolazione ([6]):				
Tipi di operazioni: trasporto aereo commerciale ☐ passeggeri ☐ merci ☐ altro ([7]): _____				
Area delle operazioni ([8]):				
Limitazioni speciali ([9]):				
Approvazioni specifiche:	Sì	No	Specifiche ([10])	Note
Merci pericolose	☐	☐		
Operazioni in bassa visibilità Decollo Avvicinamento e atterraggio	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: RVR piedi: m	
RVSM ([13]) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ N/A	☐	☐	Tempo massimo di diversione ([15]): min.	
Specifiche di navigazione complesse per operazioni PBN ([16])	☐	☐		([17])
Specifica delle prestazioni minime di navigazione	☐	☐		
Operazioni con velivoli monomotore a turbina di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Operazioni con elicotteri con sistema di visione notturna	☐	☐		
Operazioni con elicotteri con verricello	☐	☐		
Operazioni con elicotteri nell'ambito del servizio medico di emergenza	☐	☐		
Operazioni fuori costa effettuate da elicotteri	☐	☐		
Addestramento dell'equipaggio di cabina ([19])	☐	☐		
Rilascio dell'attestato di equipaggio di cabina (CC) ([20])	☐	☐		
Aeronavigabilità continua	☐	☐	([21])	
Altro ([22])				

([1]) Numeri di telefono e di fax dell'autorità competente, incluso il prefisso del paese. Deve essere fornito l'indirizzo di posta elettronica, se disponibile.
([2]) Inserire il numero del certificato di operatore aereo (COA) associato.
([3]) Inserire il nome di registrazione dell'operatore e la denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire «Operante come» prima della denominazione commerciale.
([4]) Data del rilascio delle specifiche delle operazioni (gg-mm-aaaa) e firma del rappresentante dell'autorità competente.
([5]) Inserire la denominazione ICAO della marca dell'aeromobile, modello e serie, o serie master, se è stata designata una serie (ad esempio, Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232).
([6]) Le marche di immatricolazione sono elencate nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nel secondo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni. Nel caso in cui non tutte le approvazioni specifiche riguardino il modello dell'aeromobile, le marche di immatricolazione dell'aeromobile possono essere inserite nella colonna destinata alle note dell'approvazione specifica.
([7]) Altro tipo di trasporto da specificare (ad esempio, servizio medico di emergenza).
([8]) Elenco delle aree geografiche dell'operazione autorizzata (mediante coordinate geografiche o rotte specifiche, regione di informazione di volo o confini nazionali o regionali).
([9]) Elenco delle limitazioni speciali applicabili (ad esempio, solo in VFR, solo di giorno ecc.).
([10]) Elencare in questa colonna i criteri più permissivi per ciascuna approvazione o tipo di approvazione (con i criteri appropriati).
([11]) 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 visibilità minima di pista (RVR) in metri e l'altezza di decisione (DH) in piedi. Deve essere usata una riga per ciascuna categoria di avvicinamento.
([12]) Inserire la RVR minima di decollo approvata in metri. Deve essere usata una riga per ciascuna approvazione se vengono rilasciate approvazioni differenti.
([13]) La casella non applicabile (N/A) può essere selezionata solo se la base delle nubi (ceiling) massima dell'aeromobile è inferiore a FL290.
([14]) Attualmente le operazioni a lungo raggio (ETOPS) riguardano soltanto gli aeromobili bimotore. La casella non applicabile (N/A) può quindi essere selezionata soltanto se il modello dell'aeromobile ha più o meno di due motori.
([15]) Possono essere indicati anche la distanza limite (in NM) e il tipo di motore.
([16]) Navigazione basata sulle prestazioni (PBN): deve essere usata una riga per ciascuna approvazione PBN specifica (ad esempio RNP AR APCH), con le limitazioni appropriate elencate nelle colonne «Specifiche» e/o «Note». Le approvazioni riferite a procedure specifiche di specifici RNP AR APCH possono essere elencate nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nel secondo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni.
([17]) Specificare se l'approvazione specifica è limitata a determinati fine pista e/o aeroporti.
([18]) Inserire la specifica combinazione cellula/motore.
([19]) Approvazione relativa alla conduzione del corso d'addestramento e agli esami che devono essere completati da chi richiede un attestato di equipaggio di cabina, come specificato nell'allegato V (Parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
([20]) Approvazione relativa al rilascio di attestati di equipaggio di cabina, come specificato nell'allegato V (Parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
([21]) Il nome della persona/dell'organizzazione responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e un riferimento al regolamento che prevede tale attività, ad esempio il regolamento (CE) n. 1321/2014 della Commissione, allegato I (Parte M), capitolo G.
([22]) Si possono inserire qui altre approvazioni o dati, utilizzando una riga (o un blocco di più righe) per ciascuna autorizzazione (ad esempio, operazioni di atterraggio corto, procedure d'avvicinamento ripido, operazioni con elicotteri da/verso un sito di interesse pubblico, operazioni con elicotteri su un ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata, operazioni con elicotteri senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, operazioni con angoli di inclinazione laterale aumentati, distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza un'approvazione ETOPS, aeromobili utilizzati per operazioni non commerciali).

MODELLO 139 AESA Edizione 3»;

2) l'allegato III (Parte ORO) è modificato come segue:

a) al punto ORO.GEN.110, le lettere j) e k) sono sostituite dalle seguenti:

«j) L'operatore stabilisce e mantiene programmi d'addestramento del personale relativi alle merci pericolose, come previsto dalle istruzioni tecniche. Tali programmi d'addestramento devono essere commisurati alle responsabilità del personale. I programmi d'addestramento degli operatori che effettuano operazioni CAT, indipendentemente dal fatto che trasportino merci pericolose, e degli operatori che effettuano operazioni non CAT di cui alle lettere b), c) e d) del punto ORO.GEN.005 che trasportano merci pericolose sono soggetti a esame e approvazione da parte dell'autorità competente.

k) Ferma restando la lettera j), gli operatori che effettuano operazioni commerciali con i seguenti aeromobili garantiscono che l'equipaggio di condotta abbia ricevuto un addestramento o informazioni adeguati a permettergli di riconoscere le merci pericolose non dichiarate introdotte a bordo da passeggeri o come carico:

1) un aliante;

2) un pallone aerostatico;

3) un velivolo monomotore a elica con una massa massima certificata al decollo di 5 700 kg o inferiore e una MOPSC inferiore o uguale a 5, utilizzati in voli che decollano e atterrano nello stesso aerodromo o sito operativo, in VFR di giorno; o

4) elicotteri non complessi, monomotore, con una MOPSC inferiore o uguale a 5, utilizzati in voli che decollano e atterrano nello stesso aerodromo o sito operativo, in VFR di giorno.»;

b) al punto ORO.FC.A.250, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Il titolare di una licenza di pilota commerciale per velivoli [CPL (A)] può essere impiegato come comandante in voli di trasporto aereo commerciale su un velivolo a pilotaggio singolo soltanto se è soddisfatta una delle seguenti condizioni:

1) per trasporto passeggeri in VFR a più di 50 NM (90 km) dall'aeroporto di partenza, se il pilota ha totalizzato almeno 500 ore totali di volo su velivoli o possiede un'abilitazione IFR in corso di validità;

2) su velivoli plurimotore in IFR, se il pilota ha totalizzato almeno 700 ore totali di volo su velivoli, incluse 400 ore come pilota responsabile. Queste ore devono includere 100 ore in IFR e 40 ore in operazioni con plurimotore. Le 400 ore come pilota responsabile possono essere sostituite da ore come copilota in un sistema di equipaggio multiplo prescritto nel manuale delle operazioni, sulla base di due ore di volo come copilota per un'ora di volo come pilota responsabile;

3) su velivoli monomotore in IFR, se il pilota ha totalizzato almeno 700 ore di volo su velivoli, incluse 400 ore come pilota responsabile. Tali ore devono includere almeno 100 ore in IFR. Le 400 ore come pilota responsabile possono essere sostituite da ore come copilota in un sistema di equipaggio multiplo prescritto nel manuale delle operazioni, sulla base di due ore di volo come copilota per un'ora di volo come pilota responsabile.»;

3) l'allegato IV (parte CAT) è modificato come segue:

a) il punto CAT.OP.MPA.136 è sostituito dal seguente:

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

Salvo approvazione dell'autorità competente in conformità all'allegato V (Parte SpA), capo L — OPERAZIONI CON VELIVOLI MONOMOTORE A TURBINA EFFETTUATE DI NOTTE O IN CONDIZIONI DI VOLO STRUMENTALE (SET-IMC), l'operatore garantisce che le operazioni con velivoli monomotore siano effettuate soltanto lungo rotte o in aree nelle quali siano disponibili superfici che consentano di eseguire un atterraggio forzato in sicurezza.»;

b) al punto CAT.OP.MPA.180, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Nel caso in cui non fosse possibile utilizzare l'aeroporto di partenza come aeroporto alternato al decollo per ragioni meteorologiche o per motivi legati alle prestazioni, l'operatore sceglie un altro aeroporto alternato al decollo adeguato, che non sia più distante dall'aeroporto di partenza di:

1) per velivoli bimotore:

i) un'ora di volo alla velocità di crociera con un motore inoperativo, in conformità al manuale di volo del velivolo (AFM), in condizioni di atmosfera standard e vento calmo, alla massa effettiva al decollo; o

ii) il tempo di diversione ETOPS approvato in conformità all'allegato V (Parte SpA), Capo F, fatte salve eventuali restrizioni MEL, fino a un massimo di due ore di volo, alla velocità di crociera con un motore inoperativo, conformemente al manuale di volo del velivolo, in condizioni di atmosfera standard, vento calmo, alla massa effettiva al decollo;

2) per velivoli con tre o quattro motori, due ore di volo alla velocità di crociera con un motore inoperativo, in conformità al manuale di volo del velivolo, in condizioni di atmosfera standard, vento calmo, alla massa effettiva al decollo;

3) per le operazioni approvate in conformità all'allegato V (Parte SpA), capo L — OPERAZIONI CON VELIVOLI MONOMOTORE A TURBINA EFFETTUATE DI NOTTE O IN CONDIZIONI DI VOLO STRUMENTALE (SET-IMC), 30 minuti di volo alla velocità normale di crociera in condizioni di aria calma, basandosi sulla massa reale al decollo.

Nel caso di velivoli plurimotore, se il manuale di volo del velivolo (AFM) non indica la velocità di crociera con un motore inoperativo, la velocità da usare per tale calcolo è quella che si raggiunge regolando il/i rimanente/i motore/i alla potenza massima continua.»;

c) al punto CAT.POL.A.300, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Salvo approvazione dell'autorità competente in conformità all'allegato V (Parte SpA), Capo L — OPERAZIONI CON VELIVOLI MONOMOTORE A TURBINA EFFETTUATE DI NOTTE O IN CONDIZIONI DI VOLO STRUMENTALE (SET-IMC), l'operatore non utilizza un velivolo monomotore:

1) di notte; o

2) in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC), salvo in caso di regole speciali di volo a vista (VFR Speciale).»;

d) il punto CAT.POL.A.320 è sostituito dal seguente:

«CAT.POL.A.320 In rotta — Velivoli monomotore

a) Il velivolo, nelle condizioni meteorologiche previste per il volo e in caso di avaria del motore, deve essere in grado di raggiungere un sito dove possa essere compiuto un atterraggio forzato in sicurezza, a meno che l'operatore non sia approvato dall'autorità competente in conformità all'allegato V (Parte SpA), Capo L — OPERAZIONI CON VELIVOLI MONOMOTORE A TURBINA EFFETTUATE DI NOTTE O IN CONDIZIONI DI VOLO STRUMENTALE (SET-IMC) e si avvale di un periodo di rischio.

b) Ai fini della lettera a), si presume che al punto in cui si verifica l'avaria motore:

1) il velivolo non stia volando a un'altitudine superiore a quella in cui la velocità ascensionale è di 300 ft/min con il motore operativo nelle condizioni specificate di potenza massima continua; e

2) la pendenza presunta in rotta deve essere pari alla pendenza lorda di discesa aumentata dello 0,5 %.»;

4) nell'allegato V (Parte SpA), è aggiunto il seguente Capo L:

«CAPO L

OPERAZIONI CON VELIVOLI MONOMOTORE A TURBINA EFFETTUATE DI NOTTE O IN CONDIZIONI DI VOLO STRUMENTALE (SET-IMC)

SpA.SET-IMC.100 SET-IMC Operazioni

Nelle operazioni di trasporto aereo commerciale (CAT), i velivoli monomotore a turbina possono essere utilizzati di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale, solo se l'autorità competente ha rilasciato all'operatore un'approvazione SET-IMC.

SpA.SET-IMC.105 SET-IMC Approvazione delle operazioni

Per ottenere un'approvazione SET-IMC da parte dell'autorità competente, l'operatore deve dimostrare di rispettare tutte le condizioni seguenti:

a) il raggiungimento da parte della flotta mondiale di un livello accettabile di affidabilità del motore a turbina in servizio per la particolare combinazione di cellula-motore;

b) l'istituzione e l'inclusione nel programma di manutenzione dell'aeromobile dell'operatore di istruzioni e procedure specifiche di manutenzione per garantire i livelli prefissati di affidabilità e di aeronavigabilità continua del velivolo e del sistema di propulsione in conformità all'allegato I (parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014, comprendenti quanto segue:

1) un programma di monitoraggio delle tendenze del motore, ad eccezione dei velivoli con un certificato di navigabilità individuale rilasciato dopo il 31 dicembre 2004 che è dotato di un sistema di monitoraggio automatico delle tendenze;

2) un programma di affidabilità del sistema di propulsione e dei sistemi associati;

c) aver stabilito la composizione dell'equipaggio di condotta e un programma di verifica/addestramento per i membri dell'equipaggio di condotta che partecipano a queste operazioni;

d) aver stabilito procedure operative che specificano tutti i seguenti punti:

1) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL);

2) la pianificazione del volo;

3) le procedure normali;

4) le procedure di emergenza, comprese le procedure a seguito di un'avaria del sistema di propulsione, nonché procedure di atterraggio forzato in tutte le condizioni atmosferiche;

5) il monitoraggio e la segnalazione di inconvenienti.

e) una valutazione del rischio per la sicurezza, compresa la determinazione di un periodo di rischio accettabile se un operatore intende utilizzarlo.

SpA.SET-IMC.110 Requisiti relativi agli equipaggiamenti per le operazioni SET-IMC

I velivoli utilizzati per operazioni SET-IMC devono essere equipaggiati con tutte le seguenti apparecchiature:

a) due sistemi distinti di generazione di elettricità, ciascuno in grado di alimentare tutti gli strumenti di volo essenziali, i sistemi di navigazione e i sistemi a bordo del velivolo necessari per il proseguimento del volo verso la destinazione o l'aeroporto alternato;

b) due indicatori di assetto, alimentati da fonti indipendenti;

c) per il trasporto di passeggeri, una bretella o una cintura di sicurezza con cintura a bandoliera per ogni posto passeggeri;

d) apparecchiature meteorologiche di bordo;

e) in un velivolo pressurizzato, una quantità sufficiente di ossigeno per tutti gli occupanti per consentire la discesa, a seguito di un'avaria motore alla massima altitudine di crociera certificata, alla migliore velocità di planata e nella migliore configurazione di planata, supponendo il tasso di perdita massimo in cabina, fino al raggiungimento di altitudini cabina inferiori a 13 000 piedi;

f) un sistema di navigazione d'area che può essere programmato con le posizioni dei siti per l'atterraggio e in grado di fornire una guida laterale all'equipaggio di condotta per raggiungere tali siti;

g) un radioaltimetro;

h) un faro di atterraggio, in grado di illuminare il punto di contatto sul sentiero di discesa a motore spento a partire da una distanza di 200 piedi;

i) un sistema di alimentazione elettrica di emergenza di sufficiente capacità e resistenza e in grado di alimentare, a seguito del guasto degli altri sistemi di generazione di elettricità, i carichi aggiuntivi necessari a tutti i seguenti elementi:

1) gli strumenti essenziali di volo e di navigazione d'area durante la discesa dall'altitudine operativa massima dopo l'avaria del motore;

2) i mezzi necessari a un tentativo di far ripartire il motore;

3) se del caso, l'estrazione del carrello d'atterraggio e degli ipersostentatori;

4) l'uso del radioaltimetro nel corso di tutto l'avvicinamento per l'atterraggio;

5) il faro di atterraggio;

6) un sistema di riscaldamento del tubo di Pitot;

7) se installati, i mezzi elettrici che forniscono una protezione sufficiente contro la riduzione della visuale del pilota durante l'atterraggio;

j) un sistema di accensione che si attiva automaticamente, o può essere azionato manualmente, per il decollo, l'atterraggio e durante il volo, in presenza di umidità visibile;

k) un mezzo per il monitoraggio continuo del sistema di lubrificazione del gruppo propulsore per rilevare la presenza di detriti connessi a un guasto imminente di un componente del propulsore, compresa un'indicazione di avvertimento nella cabina di pilotaggio;

l) un dispositivo di controllo di emergenza della potenza del motore che consente il funzionamento continuo del motore a un livello di potenza sufficiente a completare il volo in sicurezza nel caso di un'avaria ragionevolmente prevedibile dell'unità di controllo del carburante.».