# REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/2227 DELLA COMMISSIONE

## del 14 dicembre 2021

## che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto riguarda i requisiti relativi alle operazioni ogni tempo e all'addestramento per l'abilitazione al volo strumentale e per tipo su elicotteri

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

(1) L'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ([2]) stabilisce requisiti relativi all'addestramento, alle prove e ai controlli per le licenze di pilota, compresi quelli per ottenere privilegi al fine di eseguire avvicinamenti conformemente alle regole del volo strumentale (IFR) fino ad altezze di decisione inferiori a 200 piedi, e relativi all'addestramento per l'abilitazione al volo strumentale e per tipo su elicotteri.

(2) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([3]) stabilisce norme dettagliate relative alle operazioni di volo, compresi requisiti per gli operatori in termini di addestramento e controlli periodici dei loro equipaggi. Tale regolamento è in corso di modifica per tenere conto delle ultime norme dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) relative alle operazioni ogni tempo. Le modifiche del regolamento (UE) n. 965/2012 sono concepite per costituire un quadro completo per gli avvicinamenti IFR in bassa visibilità, anche per quanto riguarda gli aspetti relativi all'addestramento dei piloti. I corrispondenti requisiti relativi agli avvicinamenti IFR in bassa visibilità di cui al regolamento (UE) n. 1178/2011 dovrebbero pertanto essere soppressi o, ove necessario, sostituiti da riferimenti al regolamento (UE) n. 965/2012.

(3) Dato che gli elicotteri monomotore sono ora certificati anche per le operazioni in IFR, è opportuno che i requisiti relativi all'abilitazione al volo strumentale per elicotteri siano rivisti affinché siano più pertinenti per i nuovi tipi di elicotteri e offrano maggiore flessibilità per quanto riguarda il loro utilizzo. L'abilitazione al volo strumentale per elicotteri e il relativo addestramento dovrebbero essere concepiti in modo da integrare il volo strumentale tanto negli elicotteri monomotore quanto in quelli plurimotore e non rendere così più necessario un addestramento aggiuntivo per convertire un'abilitazione al volo strumentale per elicotteri monomotore in un'abilitazione al volo strumentale per elicotteri plurimotore.

(4) Attualmente le disposizioni più rigorose della parte FCL per l'addestramento di piloti per elicotteri a equipaggio plurimo si applicano anche alle operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri certificati per operazioni a equipaggio singolo. A seguito di tale onere aggiuntivo, quasi tutte le operazioni con elicotteri su tali elicotteri certificati a equipaggio singolo sono effettuate a equipaggio singolo, a meno che i requisiti operativi non prescrivano operazioni a equipaggio plurimo. Di conseguenza i benefici in termini di sicurezza derivanti dal volo con un copilota vengono persi. Per evitare che ciò accada, i requisiti e i privilegi per le operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri dovrebbero essere rivisti al fine offrire maggiore flessibilità. È opportuno prevedere requisiti adeguati per consentire operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a equipaggio singolo in sicurezza.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

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

([3]) 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).

(5) Poiché finora per i voli con elicotteri in IFR sono stati utilizzati solo elicotteri plurimotore, le abilitazioni al volo strumentale per elicotteri esistenti sono state ottenute con elicotteri plurimotore. Per questo motivo, e considerando il futuro utilizzo di elicotteri monomotore in IFR, è opportuno prevedere disposizioni transitorie affinché i piloti attualmente titolari di abilitazioni al volo strumentale per elicotteri possano usare i privilegi associati sia negli elicotteri monomotore sia in quelli plurimotore.

(6) È opportuno concedere alle organizzazioni di addestramento tempo sufficiente per adattare i loro programmi di addestramento.

(7) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 dovrebbe inoltre essere modificato per correggere determinati rimandi obsoleti o errati e per chiarire alcune disposizioni.

(8) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha preparato un progetto di norme di attuazione e lo ha presentato alla Commissione unitamente al parere n. 02/2021 ([4]), in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito conformemente all'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

1) l'articolo 4 *quater* è così modificato:

   a) al paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

      «b) continuano a essere autorizzati a ricevere il rinnovo o il ripristino della loro EIR conformemente all'allegato I (parte FCL), norma FCL.825, lettera g);»;

   b) al paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

      «c) sono autorizzati a ricevere i crediti completi ai fini dei requisiti di addestramento di cui all'allegato I (parte FCL), norma FCL.835, lettera c), punto 2), sottopunti i) e iii), quando richiedono il rilascio di un'abilitazione al volo strumentale di base (BIR) conformemente all'allegato I (parte FCL), norma FCL.835; e»;

   c) al paragrafo 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

      «d) continuano a essere autorizzati a ricevere i crediti completi come stabilito per i titolari di EIR nell'allegato I (parte FCL).»;

2) è inserito il seguente articolo 4 *quinquies*:

«*Articolo 4 quinquies*

**Misure transitorie per i privilegi di abilitazione al volo strumentale monomotore per elicotteri**

Fatto salvo l'allegato I (parte FCL), norma FCL.630.H, del presente regolamento, si applicano tutte le seguenti disposizioni:

1. le abilitazioni al volo strumentale per elicotteri (IR(H)] rilasciate conformemente all'allegato I (parte FCL) del presente regolamento prima del 30 ottobre 2022 sono considerate IR(H) sia per elicotteri monomotore sia per elicotteri plurimotore e sono riemesse come tali IR(H) in caso di riemissione di una licenza di pilota di elicotteri per ragioni amministrative;

2. ai richiedenti che prima del 30 ottobre 2022 hanno iniziato l'addestramento per una IR(H) per elicotteri monomotore o plurimotore è consentito completare tale addestramento e, in tal caso, è rilasciata loro una IR(H) sia per elicotteri monomotore sia per elicotteri plurimotore.»;

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

3) è inserito il seguente articolo 4 *sexies*:

«*Articolo 4 sexies*

**Misure transitorie per l'addestramento, le prove e i controlli relativi alle operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a equipaggio singolo**

1. Gli Stati membri possono decidere di rilasciare privilegi specifici per effettuare addestramento, test di abilitazione e controlli di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a equipaggio singolo ai richiedenti che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

a) sono titolari di un certificato di istruttore o di esaminatore, a seconda dei casi, rilasciato conformemente all'allegato I (parte FCL) del presente regolamento, compresi i privilegi di istruttore o di esaminatore, a seconda dei casi, per il pertinente tipo di elicottero;

b) hanno completato l'addestramento di cui alla norma FCL.735.H della parte FCL;

c) hanno esperienza in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a un livello accettabile per l'autorità competente di tale Stato membro.

2. I privilegi rilasciati conformemente al paragrafo 1 sono validi fino al 30 ottobre 2025. Per rinnovare i privilegi i richiedenti devono soddisfare i requisiti in materia di esperienza per i privilegi di istruttore ed esaminatore relativi alle operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri a equipaggio singolo di cui alla parte FCL.»;

4) All'articolo 10 *bis* è aggiunto il seguente paragrafo 6:

«6. Le organizzazioni di addestramento dei piloti che forniscono addestramento per la IR(H) adattano il proprio programma di addestramento affinché sia conforme all'allegato I entro il 30 ottobre 2023.»;

5) l'allegato I è modificato 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*.

Esso si applica a decorrere dal 30 ottobre 2022. Tuttavia, l'articolo 1, punto 1), si applica a decorrere dalla data di entrata in vigore.

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

Fatto a Bruxelles, il 14 dicembre 2021

*Per la Commissione*
*La presidente*
Ursula VON DER LEYEN

*ALLEGATO*

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

1) la norma FCL.010 è così modificata:

   a) la definizione di «Operazioni a equipaggio plurimo» è sostituita dalla seguente:

      «"Operazione a equipaggio plurimo", un'operazione che richiede almeno due piloti che sfruttano la cooperazione in equipaggio plurimo in un aeromobile a equipaggio plurimo o singolo.»;

   b) la definizione di «Aeromobile a equipaggio plurimo» è sostituita dalla seguente:

      «"Aeromobile a equipaggio plurimo":

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

      — per elicotteri, dirigibili e convertiplani, un aeromobile certificato per operare con un equipaggio minimo di almeno due piloti o che deve essere impiegato con almeno due piloti conformemente al regolamento (UE) n. 965/2012.»;

   c) la definizione di «Aeromobile a equipaggio singolo» è sostituita dalla seguente:

      «"Aeromobile a equipaggio singolo":

      — per velivoli, un aeromobile certificato per essere operato da un pilota;

      — per elicotteri, dirigibili e convertiplani, un aeromobile certificato per essere operato da un pilota e che non deve essere impiegato con almeno due piloti conformemente al regolamento (UE) n. 965/2012.»;

2) alla norma FCL.060, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

   «1) come pilota in comando o copilota, a meno che non abbia svolto, nei 90 giorni precedenti, almeno 3 decolli, avvicinamenti e atterraggi come pilota di un aeromobile dello stesso tipo o classe o in un FFS dello stesso tipo o classe. I 3 decolli e atterraggi devono essere stati effettuati in operazioni a equipaggio plurimo o singolo, a seconda dei privilegi posseduti dal pilota; e»;

3) la norma FCL.510.H è sostituita dalla seguente:

«**FCL.510.H ATPL(H) — Prerequisiti, esperienza e riconoscimento dei crediti**

I richiedenti una ATPL(H) devono:

a) essere titolari di una CPL(H);

b) aver ricevuto addestramento per la cooperazione in equipaggio plurimo (MCC) conformemente alla norma FCL.735.H;

c) aver completato come pilota di elicotteri un minimo di 1 000 ore di tempo di volo, comprendenti almeno:

   1) 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri;

   2) i) 250 ore come pilota in comando; o

      ii) 100 ore come pilota in comando e 150 ore come pilota in comando sotto supervisione; o

      iii) 250 ore come pilota in comando sotto supervisione su elicotteri a equipaggio plurimo. In questo caso, i privilegi della ATPL(H) devono essere limitati soltanto a operazioni a equipaggio plurimo, fino al completamento di 100 ore come pilota in comando;

   3) 200 ore di tempo di volo di navigazione di cui almeno 100 ore devono essere effettuate come pilota in comando o pilota in comando sotto supervisione;

   4) 30 ore di tempo strumentale di cui non più di 10 possono essere di tempo strumentale su simulatore; e

   5) 100 ore di volo notturno come pilota in comando o copilota.

   Delle 1 000 ore, un massimo di 100 ore possono essere completate in un FSTD, di cui non più di 25 ore possono essere completate in un FNPT;

d) il tempo di volo su velivoli deve essere accreditato fino al 50 % rispetto ai requisiti del tempo di volo di cui alla lettera c);

e) l'esperienza di cui alla lettera c) deve essere completata prima di sottoporsi al test di abilitazione per la ATPL(H);

f) i richiedenti una ATPL(H) devono ricevere crediti completi ai fini del requisito di cui al punto b) se ottemperano alla norma FCL.720.H, lettera a), punto 2), sottopunto ii), e hanno inoltre ricevuto addestramento presso un'ATO al fine di raggiungere il livello necessario per completare con successo il corso conformemente alla norma FCL.735. H.»;

4) la norma FCL.605 è sostituita dalla seguente:

«**FCL.605 IR — Privilegi e condizioni**

a) Privilegi

I privilegi dei titolari di una IR consistono nel pilotare un aeromobile in condizioni IFR, comprese le operazioni PBN, con una altezza di decisione minima:

1) non inferiore a 200 ft (60 m);

2) inferiore a 200 ft (60 m) purché siano autorizzati in tal senso conformemente all'allegato V (parte SpA) del regolamento (UE) n. 965/2012.

b) Condizioni

1) I titolari di una IR devono esercitare i loro privilegi conformemente alle condizioni stabilite nell'appendice 8 del presente allegato.

2) Al fine di esercitare i privilegi come pilota in comando in condizioni IFR in operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri, i titolari di una IR(H) devono avere almeno 70 ore di tempo strumentale, di cui fino a 30 possono essere di tempo strumentale su simulatore.»;

5) la norma FCL.620 è sostituita dalla seguente:

«**FCL.620 IR — Test di abilitazione**

I richiedenti una IR devono superare un test di abilitazione conformemente all'appendice 7 del presente allegato per dimostrare la capacità di eseguire le procedure e le manovre pertinenti con un livello di competenza adeguato ai privilegi concessi.»;

6) dopo il titolo «SEZIONE 2 — Requisiti specifici per la categoria velivoli» è inserita la seguente norma FCL.620.A:

«**FCL.620.A IR(A) — Test di abilitazione**

a) Per una IR(A) plurimotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto su un velivolo plurimotore. Per una IR(A) monomotore, il test deve essere sostenuto su un velivolo monomotore. Un velivolo plurimotore a spinta centrale deve essere considerato un velivolo monomotore ai fini della presente lettera.

b) Ai richiedenti che hanno completato un test di abilitazione per una IR(A) plurimotore su un velivolo plurimotore a equipaggio singolo per il quale è necessaria un'abilitazione per classe deve anche essere rilasciata una IR(A) monomotore per le abilitazioni per classe o per tipo di velivolo monomotore di cui sono titolari.»;

7) la norma FCL.630.H è sostituita dalla seguente:

«**FCL.630.H IR(H) — Estensione dei privilegi da una IR(H) ad altri tipi di elicotteri**

Salvo diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, i titolari di una IR(H) che intendono estendere i loro privilegi IR(H) ad altri tipi di elicotteri devono completare, oltre al pertinente corso di addestramento per l'abilitazione per tipo, due ore di addestramento al volo presso un ATO sul tipo pertinente con il solo riferimento agli strumenti in IFR, che possono essere condotte in un FFS o in un FTD che rappresenti adeguatamente il tipo pertinente per le operazioni IFR.»;

8) dopo il titolo «SEZIONE 4 — Requisiti specifici per la categoria dirigibili» è inserita la seguente norma FCL.620.As:

«**FCL.620.As IR(As) — Test di abilitazione**

Per una IR(As) plurimotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto su un dirigibile plurimotore. Per una IR(As) monomotore, il test deve essere sostenuto su un dirigibile monomotore.»;

9) alla norma FCL.725, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Operazioni a equipaggio singolo e a equipaggio plurimo

1) Si considera che un pilota che sia già titolare di un'abilitazione per tipo per un tipo di aeromobile, con i privilegi per operazioni a equipaggio singolo o plurimo, abbia già soddisfatto i requisiti teorici se richiede di aggiungere i privilegi per l'altra forma di operazione sullo stesso tipo di aeromobile.

2) Detto pilota deve completare l'addestramento di volo aggiuntivo per l'altra forma di operazione nel tipo pertinente conformemente all'appendice 9 del presente allegato, salvo diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti conformemente allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione. Tale addestramento deve essere completato presso:

i) un'ATO;

ii) un'organizzazione alla quale si applica l'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 e che è autorizzata a fornire tale addestramento sulla base di un'approvazione o, nel caso di elicotteri a equipaggio singolo, di una dichiarazione.

3) Con l'eccezione degli elicotteri a equipaggio singolo, la forma di operazione deve essere registrata nella licenza.

4) Nel caso degli elicotteri a equipaggio singolo si applicano tutte le seguenti condizioni:

i) nel caso in cui un test di abilitazione o un controllo di professionalità per un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo non complessi sia stata completata solo in operazioni a equipaggio plurimo, nella licenza, unitamente all'abilitazione per tipo, deve essere annotata una restrizione alle operazioni a equipaggio plurimo. Tale annotazione deve essere rimossa se il richiedente completa un controllo di professionalità comprensivo dei necessari elementi per le operazioni a equipaggio singolo di cui all'appendice 9 del presente allegato;

ii) in tutti gli altri casi, la forma di operazione non deve essere registrata nella licenza. Il pilota è autorizzato a esercitare i privilegi dell'abilitazione per tipo:

A) in operazioni a equipaggio singolo purché il test di abilitazione o il controllo di professionalità:

1) sia stato completato in operazioni a equipaggio singolo; o

2) sia stato completato in operazioni a equipaggio plurimo e contenesse elementi aggiuntivi per le operazioni a equipaggio singolo di cui all'appendice 9 del presente allegato;

B) in operazioni a equipaggio plurimo nel rispetto di tutte le seguenti condizioni:

1) il pilota ottempera alla norma FCL.720.H, lettera a), punto 2);

2) i privilegi sono esercitati esclusivamente a norma dell'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012;

3) il test di abilitazione o il controllo di professionalità è stato completato in operazioni a equipaggio plurimo.»;

10) la norma FCL.720.H è così modificata:

a) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Salvo altrimenti specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, un richiedente che chieda il primo rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri deve soddisfare i seguenti requisiti in materia di esperienza e prerequisiti per il rilascio della pertinente abilitazione.»;

b) la lettera a) è così modificata:

1) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«a) Elicotteri a equipaggio plurimo. Prima di iniziare il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo, il richiedente un'abilitazione per tipo per un tipo di elicotteri a equipaggio plurimo deve:»;

2) al punto 2), il punto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) aver completato almeno 500 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;»;

3) al punto 2), il punto iii) è soppresso;

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

«Chi abbia superato un corso integrato ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR o CPL(H) e non soddisfi i requisiti di cui alla lettera a), punto 1), è autorizzato a seguire il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo per un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo e riceve l'abilitazione per tipo con privilegi limitati al solo esercizio delle funzioni di copilota. Questa limitazione deve essere rimossa quando il pilota, in ottemperanza a tutte le seguenti condizioni, abbia:»;

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

«Elicotteri plurimotore. Il richiedente che chieda per la prima volta il rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri plurimotore deve:»;

11) alla norma FCL.905.TRI, lettera a), il punto 5) è così modificato:

a) il punto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) l'addestramento MCC, purché abbia completato 350 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;»;

b) il punto iii) è soppresso;

12) alla norma FCL.910.TRI, la lettera c) è così modificata:

a) il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) Ai fini dell'estensione dei privilegi di un TRI(H) alle operazioni a equipaggio plurimo nello stesso tipo di elicotteri a equipaggio singolo, il titolare deve avere almeno 350 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili o avere almeno 100 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo sul tipo specifico negli ultimi due anni.»;

b) è aggiunto il nuovo punto 3) seguente:

«3) Prima che i privilegi di un TRI(H) siano estesi da elicotteri a equipaggio singolo a elicotteri a equipaggio plurimo, il titolare deve ottemperare alla norma FCL.915.TRI, lettera d), punto 3).»;

13) alla norma FCL.915.TRI, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) per un TRI(H):

1) per un certificato TRI(H) per elicotteri monomotore a equipaggio singolo:

i) aver completato 250 ore come pilota su elicotteri; o

ii) essere titolare di un certificato FI(H);

2) per un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore a equipaggio singolo:

i) aver completato 500 ore come pilota di elicotteri, incluse 100 ore come pilota in comando su elicotteri plurimotore a equipaggio singolo; o

ii) essere titolare di un certificato FI(H) e aver completato 100 ore di tempo di volo di come pilota su elicotteri plurimotore;

3) per un certificato TRI(H) per elicotteri plurimotore, aver completato 1 000 ore di tempo di volo come pilota su elicotteri e avere 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili o 100 ore di tempo di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo sul tipo per il quale si intende ottenere il certificato TRI(H);»;

14) alla norma FCL.915.IRI, lettera b), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3) se intendono ottenere privilegi per fornire addestramento su elicotteri plurimotore, rispettare i requisiti della norma FCL.910.TRI, lettera c), punto 1), e della norma FCL.915.TRI, lettera d), punto 2);»;

15) alla norma FCL.905.SFI, lettera d), il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) l'addestramento MCC, purché abbiano almeno 350 ore come pilota in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili.»;

16) alla norma FCL.915.SFI, la lettera e) è così modificata:

a) il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) nel caso di elicotteri a equipaggio plurimo, almeno 1 000 ore di esperienza di volo come pilota su elicotteri, comprendenti almeno 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;»;

b) il punto 4) è sostituito dal seguente:

«4) nel caso di elicotteri monomotore a equipaggio singolo, aver completato 250 ore come pilota su elicotteri;»;

c) è aggiunto il nuovo punto 5) seguente:

«5) nel caso di elicotteri a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, aver completato almeno 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili.»;

17) alla norma FCL.915.MCCI, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) avere almeno:

1) nel caso di velivoli, dirigibili e convertiplani, 1 500 ore di esperienza di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo, di cui almeno 350 ore nella categoria di aeromobili appropriata;

2) nel caso di elicotteri, 1 000 ore di esperienza di volo come pilota in operazioni a equipaggio plurimo, di cui almeno 350 su elicotteri.»;

18) alla norma FCL.1005.TRE, lettera b), il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) controlli di professionalità per il rinnovo e il ripristino di IR, sempre che il TRE(H) possieda una valida abilitazione IR(H);»;

19) alla norma FCL.1010.TRE, lettera b), il punto 6) è sostituito dal seguente:

«6) prima che i privilegi di un TRE(H) siano estesi da operazioni a equipaggio singolo a operazioni a equipaggio plurimo sullo stesso tipo di elicotteri, il titolare deve avere:

i) almeno 100 ore in operazioni a equipaggio plurimo sul tipo in questione; o

ii) almeno 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili.»;

20) alla norma FCL.1010.SFE, la lettera b) è così modificata:

a) i punti 3) e 4) sono sostituiti dai seguenti:

«3) nel caso di elicotteri a equipaggio plurimo, avere almeno 1 000 ore di tempo di volo in qualità di piloti di elicotteri a equipaggio plurimo;

4) nel caso di elicotteri a equipaggio singolo in operazioni a equipaggio plurimo, aver completato almeno 350 ore in operazioni a equipaggio plurimo su qualsiasi categoria di aeromobili;»;

b) è aggiunto il nuovo punto 5) seguente:

«5) ai fini del rilascio iniziale di un certificato SFE, aver completato almeno 50 ore di istruzione di volo sui dispositivi di addestramento al volo in qualità di TRI(H) o SFI(H) sul tipo corrispondente.»;

21) all'appendice 3, sezione I, il punto 9 è sostituito dal seguente:

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

22) all'appendice 6, la sezione B è così modificata:

a) il punto 7 è sostituito dal seguente:

«7. Un corso IR(H) deve includere almeno 55 ore di tempo strumentale in istruzione, di cui:

a) fino a 20 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I (H) o (A). Queste 20 ore di tempo di istruzione in un FNPT I (H) o (A) possono essere sostituite da 20 ore di tempo di istruzione per IR(H) in un velivolo che sia approvato ai fini del corso in questione; o

b) fino a 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FTD 2/3, un FNPT II/III o un FFS per elicotteri.

L'istruzione di volo strumentale deve includere almeno 10 ore su elicotteri certificati per il volo in IFR.»;

b) il punto 8 è soppresso;

c) il punto 9.1 è rinumerato come «8.1.»;

d) il punto 9.2 è rinumerato come «8.2.»;

e) il punto 9.3 è rinumerato come «8.3.»;

f) il punto 10 è rinumerato come «9.» e la relativa lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) procedure e manovre per operazioni IFR in condizioni normali, anormali e di emergenza che includano almeno:

— la transizione dal volo a vista al volo strumentale durante il decollo,

— partenze e arrivi strumentali standard,

— procedure IFR in rotta,

— procedure di attesa,

— avvicinamenti strumentali con minimi specificati,

— procedure di mancato avvicinamento,

— atterraggi da avvicinamenti strumentali, compreso il circuito a vista; «;

23) all'appendice 8, la sezione B è sostituita dalla seguente:

«B. **Elicotteri**

I crediti sono riconosciuti soltanto se i titolari stanno rinnovando o ripristinando i privilegi IR per elicotteri a equipaggio singolo, a seconda del caso.

| Se sono eseguiti un test di abilitazione o i controlli di professionalità, inclusa l'abilitazione IR, e i titolari hanno una valida: | Il credito è riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per: |
|---|---|
| abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo (MPH) | elicotteri a equipaggio singolo (SPH) dello stesso tipo, compresi i privilegi per operazioni a equipaggio singolo (*) |
| abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo (SPH), in operazioni a equipaggio plurimo | privilegi per operazioni a equipaggio singolo sullo stesso tipo (*) |

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

24) l'appendice 9 è così modificata:

a) la sezione A è così modificata:

1) il titolo prima del punto 13 e il punto 13 sono sostituiti dai seguenti:

«REQUISITI SPECIFICI PER IL TEST DI ABILITAZIONE/I CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ PER LE ABILITAZIONI PER TIPO PER AEROMOBILI A EQUIPAGGIO PLURIMO, PER AEROMOBILI A EQUIPAGGIO SINGOLO SE UTILIZZATI IN OPERAZIONI A EQUIPAGGIO PLURIMO, PER MPL E ATPL

13. Il test di abilitazione per un aeromobile a equipaggio plurimo o un aeromobile a equipaggio singolo se utilizzato in operazioni a equipaggio plurimo deve essere svolto in un ambiente a equipaggio plurimo. Un altro richiedente o un altro pilota qualificato e abilitato al tipo può operare come secondo pilota. Se viene utilizzato un aeromobile, il secondo pilota deve essere l'esaminatore o un istruttore.»;

2) la frase introduttiva del punto 15 è sostituita dalla seguente:

«15. Le seguenti voci devono essere specificatamente controllate dall'esaminatore per i richiedenti una licenza ATPL o un'abilitazione per tipo per aeromobili a equipaggio plurimo o per operazioni a equipaggio plurimo su aeromobili a equipaggio singolo che si estendono fino ai compiti di un pilota in comando, indipendentemente dal fatto che i richiedenti operino come PF o PM:»;

b) la sezione B è così modificata:

1) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo e a equipaggio plurimo, i richiedenti devono superare tutte le sezioni del test di abilitazione o dei controlli di professionalità. Il mancato superamento di più di 5 voci comporta la necessità per i richiedenti di ripetere l'intero test o tutti i controlli. In caso di mancato superamento di non più di 5 voci, i richiedenti devono ripetere quelle voci. Il mancato superamento di una voce del riesame o dei nuovi controlli, incluse le voci che erano state superate in un tentativo precedente, comporta la necessità per i richiedenti di ripetere l'intero test o tutti i controlli.»;

2) al punto 6, nella tabella successiva alla lettera j), le parole «*Note generali*: requisiti specifici in relazione all'estensione di un'abilitazione per tipo per avvicinamenti strumentali fino a un'altezza di decisione inferiore a 200 piedi (60 m), ossia operazioni CAT II/III.» prima del titolo «Sezione 6», la successiva sezione 6 e le parole «*NOTA*: le operazioni in CAT II/III devono essere effettuate con l'osservanza dei requisiti applicabili per le operazioni di volo.» successive alla sezione 6 sono soppresse.

c) alla sezione C, dopo il punto 12 sono aggiunti il titolo e il punto 13 seguenti:

«ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO

13. I richiedenti il rilascio, il rinnovo o il ripristino di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo devono:

a) se si intende ottenere privilegi per operazioni a equipaggio singolo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio singolo;

b) se si intende ottenere privilegi per operazioni a equipaggio plurimo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo;

c) se si intende ottenere privilegi per equipaggio singolo ed equipaggio plurimo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo e, inoltre, le seguenti manovre e procedure in operazioni a equipaggio singolo:

1) per gli elicotteri monomotore: 2.1 decollo e 2.6 e 2.6.1 discesa in autorotazione e atterraggio dall'autorotazione;

2) per gli elicotteri plurimotore: 2.1 decollo e 2.4 e 2.4.1 avarie del motore immediatamente prima e immediatamente dopo il TDP;

3) per i privilegi IR, oltre al punto 1) o 2), a seconda dei casi, un avvicinamento della sezione 5, a meno che non siano soddisfatti i criteri di cui all'appendice 8 del presente allegato;

d) al fine di rimuovere una restrizione alle operazioni a equipaggio plurimo da un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo non complessi, completare un controllo della professionalità che comprenda le manovre e le procedure di cui alla lettera c), punto 1) o punto 2), a seconda dei casi.»;

d) la sezione D è così modificata:

1) al punto 6, le lettere a), b) e c) sono soppresse;

2) dopo il punto 6 è inserito il seguente punto 6 *bis*:

«6 *bis*. Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Qualora questa condizione non sia soddisfatta durante il test di abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo sarà limitata soltanto al VFR.»;

3) nella tabella successiva al punto 8, la sezione 6 è soppressa e la sezione 7 è sostituita dalla seguente:

| «SEZIONE 6 — Equipaggiamento opzionale | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | Uso di equipaggiamento opzionale | | P | → | →» | | | |

e) la sezione E è così modificata:

1) al punto 6, le lettere a), b) e c) sono soppresse;

2) dopo il punto 6 è inserito il seguente punto 6 *bis*:

«6 *bis*. Le voci con l'asterisco (*) devono essere effettuate con il solo riferimento agli strumenti. Qualora questa condizione non sia soddisfatta durante il test di abilitazione o i controlli di professionalità, l'abilitazione per tipo sarà limitata soltanto al VFR.»;

3) nella tabella successiva al punto 8, la sezione 6 è soppressa e la sezione 7 è sostituita dalla seguente:

| «SEZIONE 6 — Equipaggiamento opzionale | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | Uso di equipaggiamento opzionale | | P | →» | | | | |