

CAPITOLO A IMPIEGO

1. Generalità

1.1 L'idoneità dell'aeromobile ai diversi tipi di impiego nelle varie condizioni di volo è determinata:

- (a) dalle caratteristiche tecniche di costruzione,
- (b) dalla dotazione di strumenti ed equipaggiamenti; e
- (c) dal soddisfacimento dei requisiti aggiuntivi di navigabilità per l'impiego.

1.2 Per la disciplina delle caratteristiche tecniche di costruzione dell'aeromobile fare riferimento al capitolo B del Titolo Primo, Parte 11, del presente regolamento.

1.3 La disciplina degli equipaggiamenti dell'aeromobile è contenuta:

(a) per gli aeromobili rientranti nel regolamento (UE) 2018/...[nuovo BR], nei relativi regolamenti di implementazione sulle operazioni di volo;

(b) per gli aeromobili non rientranti nel regolamento (UE) 2018/...[nuovo BR] nei relativi regolamenti *ad hoc* emessi dall'ENAC applicabili alle tipologie di aeromobile e operazioni;

(c) per quanto riguarda l'impiego degli alianti, nel Capitolo D della presente Parte;

1.3bis La disciplina dei requisiti aggiuntivi di navigabilità per l'impiego è contenuta nei Capitoli B (elicotteri) e C (velivoli) della presente Parte.

1.4 Per poter essere impiegato l'aeromobile deve essere in condizioni di aeronavigabilità (ossia rispondente al tipo omologato ed in condizioni di impiego sicuro) ed essere equipaggiato in conformità con i requisiti applicabili in relazione ai tipi di attività ed alle condizioni di volo previsti.

2. Caratteristiche tecniche di costruzione

2.1 (*disponibile*)

2.2 (*disponibile*)

2.3 Per poter essere impiegato in attività aeroscolastica l'aeromobile deve essere dotato della duplicazione dei comandi di volo primari. Le altre caratteristiche tecniche degli aeromobili per le attività aeroscolastica sono stabilite dall'ENAC per i singoli casi.

3. Equipaggiamenti

3.1 L'equipaggiamento dell'aeromobile è costituito da:

- (a) quanto previsto nel corso dell'omologazione del tipo, e
- (b) quanto richiesto dai regolamenti operativi applicabili ai tipi di attività e per le varie condizioni di volo, e
- (c) quanto richiesto dai requisiti aggiuntivi di navigabilità riportati nei capitoli B (elicotteri) e C (velivoli) della presente Parte 30 per i tipi di attività e per le varie condizioni di volo.

3.2 Particolari deroghe possono essere concesse dall'ENAC in caso di aeromobili di interesse storico o di velivoli con massa massima al decollo inferiore a 1500 kg.

3.3 Ogni equipaggiamento deve essere installato in modo che:

- a) sia prontamente utilizzabile dal posto di lavoro del membro di equipaggio che lo deve utilizzare;
- b) le indicazioni fornite siano prontamente leggibili dal posto di lavoro del membro di equipaggio che lo deve utilizzare.

3.4 Qualora non siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3.3, il numero degli equipaggiamenti e degli strumenti deve essere aumentato in misura tale da consentire ai singoli membri dell'equipaggio lo svolgimento delle loro mansioni.

3.5 Dove è richiesta la duplicazione di un equipaggiamento, il requisito include la duplicazione degli indicatori e dei sistemi di controllo.

3.6 Per l'impiego in attività aeroscolastica l'aeromobile deve essere equipaggiato come richiesto in relazione alle specifiche di addestramento relative al corso per il quale esso è impiegato.

3.7 (disponibile)

3.8 Salvo diversamente stabilito nei regolamenti applicabili, gli equipaggiamenti e relative installazioni devono essere approvate in accordo a quanto previsto dai requisiti di aeronavigabilità applicabili.

3.9 I requisiti contenuti nella presente Parte possono essere soddisfatti da strumenti indipendenti o da impianti o indicatori integrati purché le informazioni rese disponibili in questo modo per ciascun membro dell'equipaggio non siano inferiori a quelle richieste dalla presente Parte e dagli applicabili requisiti di certificazione.

3.10 I requisiti sugli equipaggiamenti contenuti nella presente Parte possono essere soddisfatti attraverso metodi alternativi, se ritenuti accettabili dall'ENAC per l'impiego nella specifica attività.

3.11 Per gli aeromobili non citati nella presente Parte, il tipo ed il numero degli equipaggiamenti è stabilito dall'ENAC con criteri di analogia, tenuto conto delle caratteristiche tecniche di costruzione e della destinazione di impiego.

4. Requisiti operativi addizionali

4.1 Gli aeromobili devono soddisfare i requisiti operativi addizionali per l'impiego nella specifica attività come previsto nei capitoli B (elicotteri) e C (velivoli) della presente Parte.

5. Configurazione di cabina passeggeri e trasporto merci

5.1 Devono essere approvate dall'EASA o nel caso di aeromobili che in accordo al Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio (UE) No 2018/...[nuovo BR] rimangono nell'ambito della regolamentazione Italiana, dall'ENAC, a prescindere dall'impiego cui è destinato l'aeromobile:

- a) le configurazioni di cabina per il trasporto di persone;
- b) le configurazioni per il trasporto di merci;
- c) il numero e il tipo dei relativi dispositivi di sicurezza.

6. (disponibile)

CAPITOLO B
EQUIPAGGIAMENTI E REQUISITI
OPERATIVI ADDIZIONALI PER
ELICOTTERI

1. Elicotteri – requisiti operativi Addizionali

1.1 Nella tabella del paragrafo 1.2 sono elencati i requisiti operativi addizionali a cui devono rispondere tutti gli elicotteri rientranti nell'Annesso I al regolamento (UE)

2018/...[nuovo BR], per essere impiegati in una specifica attività d'impiego.

1.2 Per specifiche attività di impiego non riportate in tabella i requisiti operativi addizionali sono stabiliti dall'ENAC per i singoli casi.

1.2 Tabella dei requisiti operativi addizionali

		Operazioni specializzate	Attività aeroscolastica	Turismo	Note
1.01	Indicatore temperatura aria carburatore per ogni motore alternativo	sì	sì	sì (1)	(1) Per elicotteri con massa massima certificata al decollo superiore a 3175 kg.
1.02	Indicatore temperatura teste cilindri per ogni motore alternativo	sì	sì	sì	Per elicotteri con massa massima al decollo inferiore ai 3175 kg il requisito si applica solo per motori muniti di flabelli
1.03	Indicatore di temperatura liquido per ogni motore raffreddato a liquido	sì	sì	sì	
1.04	Indicatore di temperatura olio motore	sì	sì	sì	
1.05	Indicatore di pressione combustibile per ogni motore alternativo alimentato con pompa	sì	sì	sì	
1.06	Indicatore di pressione di alimentazione per ogni motore alternativo di altitudine e per ogni motore normale non equipaggiato con correttore automatico della miscela con la quota	sì	sì	sì	
1.07	Dispositivo indipendente di allarme pressione combustibile per ogni motore oppure dispositivo unico di allarme per tutti i motori con possibilità di isolare i circuiti di allarme dei singoli motori	sì	sì	sì (1)	(1) Per elicotteri con massa massima certificata al decollo superiore a 3175 kg.
1.08	Indicatore di pressione olio per ogni motore con impianto a pressione	sì	sì	sì	
1.09	Mezzi per indicare a terra la quantità di olio per ogni serbatoio	sì	sì	sì	
1.10	Mezzi per indicare durante il volo la quantità di olio per ogni serbatoio se e' installato un impianto di trasferimento olio o un serbatoio di riserva.	sì	sì	sì	

Terzo/30/B – Equipaggiamenti e requisiti operativi addizionali per elicotteri

1.11	Indicatore di giri per ogni motore	si	si	si	
1.12	Dispositivo di riscaldamento per ogni carburatore, o presa d'aria alternata nel caso di motori ad iniezione	si	si	si	
1.13	Indicatore di posizione carrelli, con allarme	si	si	si	Per carrelli di tipo retrattile.
1.14	Sorgente di energia elettrica adeguata per alimentare le utenze elettriche e radio	-	-	si	Per elicotteri con massa massima certificata al decollo inferiore a 3175 kg.
1.15	Generatori di adeguata capacità	si	si	si	Per elicotteri con massa massima certificata al decollo superiore a 3175 kg.
1.16	Mezzi per la protezione degli impianti di alimentazione elettrica adeguati al tipo di impianto e al tipo di carico elettrico	si	si	si	

CAPITOLO C
EQUIPAGGIAMENTI E REQUISITI
OPERATIVI ADDIZIONALI PER
VELIVOLI

1. Requisiti operativi addizionali

1.1 Ad eccezione di quanto previsto nel successivo paragrafo 1.2 debbono essere presentate in forma bilingue italiano-inglese o in pittogrammi tutte le targhette e le marcature su tutti i velivoli omologati nella categoria Large Aeroplane impiegati nel trasporto aereo commerciale da esercenti nazionali che riguardino:

- (1) informazioni per i passeggeri;
- (2) istruzioni degli equipaggiamenti di emergenza presenti in cabina ed esterni;
- (3) istruzioni per l'impiego di porte di servizio, o destinate ai passeggeri, o porte cargo;

1.2 Nell'applicare il precedente paragrafo 1.1 è accettabile l'uso della parola "EXIT" in luogo della parola "USCITA".

Per tutte le altre targhette e marcature di cui al paragrafo 1.1 è accettabile l'omissione della lingua italiana in caso di velivoli impiegati con continuità al di fuori del territorio nazionale;

1.3 Nell'applicazione del paragrafo Parte 26.150(b) devono essere rispettate le seguenti disposizioni:

1.6 Tabella dei requisiti operativi addizionali

voce	Requisiti operativi addizionali	Turismo, Operazioni Specializzate, Attività aeroscolastica
1	Indicatore temperatura aria carburatore per ogni motore alternativo	1 ^a
2	Indicatore temperatura teste cilindri per ogni motore alternativo raffreddato ad aria	1 ^b
3	Indicatore temperatura liquido di raffreddamento per ogni motore raffreddato a liquido	1
4	Indicatore temperatura olio per ogni motore	1
5	Indicatore pressione combustibile per ogni motore alternativo alimentato con pompa	1

(1) su ciascun lato di ogni porta delle toilette, possibilmente sopra la maniglia, o adiacente a ciascun lato di ogni porta deve essere installata una targhetta. Le targhette devono o contenere la scritta leggibile "VIETATO FUMARE - NO SMOKING" o contenere il simbolo VIETATO FUMARE al posto della scritta, o contenere sia la scritta sia il simbolo per indicare che è vietato fumare nella toilette;

(2) su ogni portellino dei contenitori per carta usata e tovagliette usate o vicino ad esso deve essere installata una targhetta con la scritta leggibile o con il simbolo che indichi "NON GETTARE SIGARETTE - NO CIGARETTE DISPOSAL";

1.4 Nella tabella del paragrafo 1.6 sono elencati i requisiti operativi addizionali a cui devono rispondere tutti i velivoli rientranti nell'Annesso I al regolamento (UE) 2018/...[nuovo BR], per essere impiegati in una specifica attività d'impiego.

Per specifiche attività di impiego non riportate in tabella i requisiti operativi addizionali sono stabiliti dall'ENAC per i singoli casi.

1.5 Per i velivoli non appartenenti alla categoria Large Aeroplane aventi un numero di passeggeri superiori a nove e/o dotati di motori a turbogetto, ulteriori equipaggiamenti possono essere richiesti dall'ENAC nei singoli casi.

Terzo/30/B – Equipaggiamenti e requisiti operativi addizionali per velivoli

6	Indicatore pressione di alimentazione per ogni motore alternativo di altitudine e per ogni motore normale quando accoppiato ad elica a passo variabile	1
7	Dispositivo indipendente di allarme pressione combustibile per ogni motore oppure dispositivo unico di allarme per tutti i motori con possibilità di isolare i circuiti di allarme dei singoli motori	1 ^a
8	Indicatore pressione olio per ogni motore con impianto a pressione	1
9	Indicatore quantità combustibile per ogni serbatoio	1
10	Mezzo per indicare a terra la quantità di olio per ogni serbatoio	1
11	Mezzi per indicare durante il volo la quantità di olio per ogni serbatoio se è installato un impianto di trasferimento olio o un serbatoio di riserva	1
12	Indicatore giri per ogni motore	1
13	Flussometro del combustibile per ogni motore a turbina	1 ^a
14	Flussometro del combustibile o indicatore titolo miscela del combustibile per ogni motore alternativo non equipaggiato con correttore automatico della miscela con l'altitudine	1 ^a
15	Dispositivo di riscaldamento per ogni carburatore, o presa d'aria alternata nel caso di motori ad iniezione	sì
16	Indicatore di elica in passo reverse per ogni elica munita dell'impianto relativo	1
17	Indicatore posizione carrelli	sì
18	Sorgente di energia elettrica adeguata per alimentare le utenze elettriche e radio	sì ^c
19	Generatori di adeguata capacità	sì ^f
20	Allarme sonoro velocità secondo CS 25.1303 (c)(1)	sì ^a
21	Protezione toilette dal fuoco per tutti i velivoli della Categoria Large Aeroplane aventi una o più toilette con contenitori per carta usata e tovaglette usate secondo le indicazioni contenute alla voce 1.3	sì
22	Mezzi per indicare l'adeguatezza dei parametri delle sorgenti di energia che alimentano gli strumenti di volo	sì
23	Due sorgenti indipendenti per alimentare separatamente gli indicatori giroscopici.	sì ^{a,d}
24	Indicatore temperatura aria esterna.	sì ^e
25	Dispositivi di protezione equipaggiamento elettrico adeguati ai carichi ed agli impianti	sì
26	Sorgente alternativa di energia per garantire per almeno 30 minuti il funzionamento degli equipaggiamenti essenziali alla sicurezza in caso di avaria durante il volo del generatore previsto alla voce 19 della presente tabella	sì ^g
27	Tergicristallo o dispositivo equivalente per ogni pilota	sì ^a

a per velivoli con massa massima al decollo superiore a 5700 kg

b per velivoli muniti di flabelli

c per velivoli con massa massima al decollo uguale od inferiore a 5700 kg

d per velivoli plurimotori per voli IFR e per voli di notte

e per velivoli con motore alternativo con massa massima al decollo superiore a 2722 Kg e per velivoli con motore a turbina

f per voli VFR diurno senza riferimenti visivi al suolo, voli VFR notturno e voli IFR

g per voli VFR notturno

CAPITOLO D

IMPIEGO - ALIANTI

1 Strumenti ed equipaggiamenti – generalità

1.1 Il presente Capitolo si applica a tutti gli alianti, compresi gli alianti a motore.

1.2 Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal presente capo devono essere approvati in conformità ai requisiti di aeronavigabilità applicabili nel caso in cui siano:

- a) utilizzati dall'equipaggio di condotta per controllare la traiettoria di volo;
- b) utilizzati per conformarsi alle disposizioni di cui al paragrafo 8 del presente capitolo;
- c) installati sull'aliante.

1.3 I seguenti elementi, se richiesti dal presente capo, non prevedono un'approvazione di equipaggiamento:

- a) torce portatili individuali;
- b) un orologio di precisione;
- c) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione.

1.4 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.

2 Strumenti di volo e di navigazione

2.1 Gli alianti impiegati in voli VFR di giorno devono essere equipaggiati di un dispositivo per misurare e indicare:

- a) il tempo in ore, minuti e secondi;
- b) l'altitudine pressione,
- c) la velocità dell'aria indicata,
- d) nel caso di alianti a motore, la direzione magnetica.

2.2 Gli alianti impiegati in condizioni tali da non poter mantenere l'aliante nell'assetto desiderato senza riferimento a uno o più strumenti aggiuntivi, effettuano voli in nube o operano di notte, devono essere equipaggiati, in aggiunta ai dispositivi di cui punto 2.1, con un dispositivo per misurare e indicare:

- a) la velocità verticale;
- b) l'assetto o la virata e lo sbandamento,
e
- c) la direzione magnetica.

3 Sedili e sistemi di vincolo

3.1 Gli alianti devono essere equipaggiati con:

- a) un sedile per ogni persona a bordo; e
- b) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto per ogni sedile conformemente al manuale di volo.

3.2 Una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto deve avere un unico punto di sgancio.

4 Luci operative

4.1 Gli alianti utilizzati di notte devono essere equipaggiati con:

- e) un sistema di luci anticollisione;
- f) fanali di navigazione/posizione;
- g) un faro di atterraggio;
- h) un'illuminazione fornita dall'impianto elettrico di bordo, che assicuri un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per un impiego sicuro dell'aliante;
- i) una torcia portatile individuale per ogni postazione dei membri d'equipaggio;

5 Ossigeno supplementare

5.1 Gli alianti che si intende utilizzare ad altitudini pressione alle quali il pilota in comando determina che la mancanza di ossigeno potrebbe comportare una riduzione

delle facoltà delle persone a bordo o causare ripercussioni negative su di esse, devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di immagazzinare e distribuire la richiesta quantità di ossigeno.

6 Voli sopra l'acqua

6.1 Il pilota in comando di un aliante utilizzato sull'acqua deve determinare prima di cominciare il volo i rischi di sopravvivenza degli occupanti dell'aliante in caso di ammaraggio. Sulla base di tali rischi deve stabilire se sia necessario trasportare equipaggiamenti di salvataggio o segnalazione

7 Equipaggiamento di sopravvivenza

7.1 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.

8 Apparati radio

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

8.2 Gli apparati radio, se richieste dal punto 8.1, devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza di 121,5 MHz.

9 Trasponder

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

10 Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo

10.1 I seguenti documenti, manuali e informazioni o copie di essi sono obbligatori a bordo di ogni volo, salvo diversa indicazione:

- a) il manuale di volo dell'aeromobile (AFM), o documento/i equivalente/i;
- b) i dettagli del piano di volo ATS compilato, se applicabile;
- c) carte aeronautiche attuali e adeguate per l'area del volo prevista;
- d) informazioni su procedure e segnali visivi per l'utilizzo da parte di aeromobili intercettanti e intercettati;
- e) ogni altro tipo di documentazione che possa essere applicabile per il volo o che possa essere richiesto dagli Stati interessati dal volo.

10.2 Quando non sono presenti a bordo, i seguenti documenti, manuali e informazioni restano disponibili sull'aeroporto o sul sito operativo come originali o copie:

- a) il certificato di immatricolazione originale;
- b) il certificato di navigabilità (CofA) originale;
- c) il certificato di revisione della navigabilità;
- d) il certificato acustico, se applicabile;
- e) la licenza di stazione radio originale, se applicabile;
- f) il(i) certificato(i) di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
- g) il giornale di rotta, o un documento equivalente, per l'aeromobile;

10.3 Il pilota in comando deve fornire, entro un tempo ragionevole dalla richiesta avanzata dall'autorità competente, la documentazione originale da trasportare a bordo.

PESO E CENTRAGGIO DELL'ALIANTE– CARICAMENTO

1 Limitazioni operative

1.1 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 o documento equivalente.

1.2 Devono essere esposti a bordo dell'aliante, le targhette, gli elenchi, i contrassegni degli strumenti o loro combinazioni, contenenti le limitazioni operative prescritte dal manuale di volo dell'aliante.

2 Pesata

2.1 L'operatore deve assicurare che la massa e il baricentro dell'aliante siano stati stabiliti

mediante pesata 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 pesata se non si conosce con esattezza l'effetto delle modifiche sulla massa e sul bilanciamento.

2.2 La pesata deve essere effettuata dal costruttore dell'aliante o in conformità al regolamento (CE) n. 1321/2014 della Commissione o del titolo Terzo/31, come applicabile.

CAPITOLO F
INCONVENIENTI, INCIDENTI
NELL'IMPIEGO

1. Inconvenienti e incidenti

1.1 Gli inconvenienti e gli incidenti che si manifestano nell'impiego devono essere annotati sul quaderno tecnico di bordo, quando questo è prescritto, o nel libretto dell'aeromobile.

1.2 Quando, a giudizio del comandante, l'inconveniente o l'incidente o l'evento di pericolo è di natura ed entità tale da poter compromettere la sicurezza del volo nelle particolari contingenze nelle quali questo deve svolgersi, l'aeromobile deve atterrare all'aerodromo giudicato dal comandante come più sicuro nel caso specifico, ed il volo non deve essere ripreso sino a quando siano stati effettuati i lavori necessari per il ripristino dello stato di aeronavigabilità dell'aeromobile nonché le eventuali verifiche richieste dall'ENAC.

1.3 Se l'inconveniente o l'incidente subito da un aeromobile registrato in Italia si riscontra quando il velivolo stesso si trova nel territorio di un altro Stato, valgono le vigenti norme internazionali o eventuali accordi esistenti tra l'ENAC ed altre Autorità di aeronavigabilità.

2. Comunicazioni all'ENAC

2.1 Devono essere segnalati all'ENAC:

(a) tutti gli eventi che potrebbero rappresentare un rischio rilevante per la sicurezza aerea e in ogni caso quelli definiti nel Regolamento (UE) 2015/1018 che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio; e

(b) tutti gli eventi e condizioni stabilite dai regolamenti di implementazione del Regolamento (UE) 2018/...[nuovo BR].

2.2 La comunicazione deve essere effettuata nelle forme e nei modi prescritti dall'ENAC e contenere tutte le pertinenti

informazioni in maniera tale da consentire all'ENAC di condurre gli accertamenti ritenuti necessari. La comunicazione deve essere effettuata appena possibile ed in ogni caso entro tre giorni dal verificarsi dell'evento.

2.3 Nel caso di incidente ad un proprio aeromobile l'esercente deve informare immediatamente dell'accaduto l'ENAC.

2.4 Nei casi d'incidente in cui l'aeromobile possa essere riparato, l'esercente deve comunicare all'ENAC prima di iniziare i lavori il programma per la rimessa in efficienza.

3. Provvedimenti

E' in facoltà dell'ENAC adottare, sulla base degli accertamenti condotti circa le cause dell'incidente o inconveniente, tutti i provvedimenti ritenuti utili ai fini della sicurezza del volo, nel settore di propria competenza.

4. Altri Destinatari delle Comunicazioni relative ad incidenti ed inconvenienti

4.1 L'esercente deve comunicare al detentore del Certificato di Omologazione ed agli altri destinatari previsti nel Regolamento della Commissione (CE) No. 1321/2014 Parte M.A.202, 748/2012, e successivi emendamenti, e dalle norme operative applicabili, gli incidenti, gli inconvenienti e le avarie che si manifestano nell'impiego ed in manutenzione che influiscono o potrebbero influire negativamente sulle condizioni di navigabilità.

4.2 La comunicazione deve essere effettuata immediatamente in caso di incidente od inconveniente grave che pregiudichi la aeronavigabilità; negli altri casi, entro 3 giorni dal verificarsi dell'evento. La comunicazione deve contenere le informazioni necessarie affinché i destinatari di cui al precedente paragrafo possano determinare le azioni di competenza per il mantenimento delle condizioni di navigabilità del tipo di aeromobile.

CAPITOLO G

INEFFICIENZE NELL'IMPIEGO

1. Inefficienze durante l'impiego

1.1 Durante l'impiego dell'aeromobile possono manifestarsi inconvenienti o danni tali per cui determinati impianti o equipaggiamenti dell'aeromobile stesso divengono o si devono rendere inefficienti.

Gli aeromobili impiegati in attività commerciali e gli aeromobili complessi debbono essere dotati di una Lista Equipaggiamenti Minimi (MEL) approvata delle inefficienze ammesse. Di tale elenco possono essere dotati anche i velivoli e gli elicotteri non complessi non impiegati in attività commerciali.

1.2 Le inefficienze che si manifestano durante l'impiego di un aeromobile devono essere eliminate prima del successivo volo a meno che:

(a) si tratti di inefficienze ammesse in base alla Lista Equipaggiamenti Minimi approvata; oppure

(b) nel caso di aeromobili non impiegati in attività commerciali e di aeromobili complessi, si tratti di inefficienze che non pregiudicano la conformità dell'aeromobile al tipo omologato ed a quanto richiesto dal presente regolamento per le diverse attività d'impiego e le varie condizioni di volo riconosciute.

Nel caso di inefficienze non rientranti nei casi (a) e (b), può essere rilasciato dall'ENAC un Permesso di Volo in accordo a quanto previsto in Quarto/40/B.

2. Lista Equipaggiamenti Minimi

2.1 Fare riferimento alle previsioni contenute nel regolamento (UE) 965/2012, per quanto riguarda la predisposizione e l'approvazione della Lista Equipaggiamenti Minimi (MEL).

3. Disposizioni generali

In assenza della Master MEL e nel caso di impianti ed equipaggiamenti non previsti in essa devono essere osservate le seguenti norme:

3.1 non è ammessa inefficienza a carico degli impianti e degli equipaggiamenti di emergenza prescritti;

3.2 la inefficienza ammessa non deve comportare l'adozione di alcuna procedura di emergenza;

3.3 le regole dell'aria devono poter essere rispettate in ogni caso, senza procurare ulteriori oneri di assistenza agli enti a ciò preposti, e senza che venga in alcun modo disturbato il volo di altri velivoli;

3.4 la inefficienza ammessa non deve richiedere, per la condotta del velivolo e dei suoi impianti, competenza o attenzione maggiore di quanto non sia abitualmente richiesto al personale di volo, ovvero comportare eccessiva fatica per l'equipaggio di volo;

3.5 l'equipaggio di volo deve poter disporre in ogni momento di tutte le indicazioni, avvisi e mezzi di intervento previsti per il rispetto delle limitazioni stabilite;

3.6 il funzionamento e/o l'efficienza di altri equipaggiamenti o impianti del velivolo, o del velivolo stesso, non devono essere ne-gativamente influenzati dall'inefficienza considerata;

3.7 il personale di volo deve essere istruito sulle procedure da seguire nei vari casi di inefficienza;

3.8 il personale di manutenzione deve disporre di norme dettagliate per la rimozione delle parti inefficienti o per effettuare opportuna sistemazione, atta ad impedire che le stesse possano compromettere l'integrità o il funzionamento di

altre parti o subiscano esse stesse ulteriori danni;

3.9 un avviso bene evidente e in adatta posizione, deve essere applicato sul comando o sull'indicatore della parte in avaria allo scopo di segnalarne l'inefficienza e nel caso di strumenti, se possibile, deve essere impedita la lettura;

3.10 l'annotazione relativa alla parte inefficiente deve essere riportata sul quaderno tecnico di bordo.

4. Comunicazioni all'ENAC

L'esercente deve portare a conoscenza dell'ENAC le inefficienze ed i provvedimenti presi.

CAPITOLO H

ISPEZIONI IN VOLO OPERATIVO

1. Vengono genericamente denominate ispezioni in volo operativo tutte quelle ispezioni in volo, effettuate dall'ENAC, che non rientrano in quelle considerate sotto la denominazione di "prove in volo".

2. L'esercente deve predisporre, su richiesta dell'ENAC, quanto necessario a consentire l'effettuazione della ispezione in volo operativo.

3. *(Disponibile)*

4. Ispezioni in volo operativo

4.1 Tali ispezioni in volo possono essere effettuate dall'ENAC:

4.1.1 per accertare le condizioni di efficienza degli strumenti ed equipaggiamenti e la funzionalità dei sistemi di bordo;

4.1.2 per accertare che l'impiego dell'aeromobile venga fatto nel rispetto delle norme di cui alla presente Parte;

4.1.3 per accertare che la gestione operativa dell'aeromobile venga fatta in accordo alle procedure approvate all'esercente (operazioni di manutenzione presso gli scali, gestione inconvenienti in esercizio, compilazione QTB e foglio di carico e centraggio, ecc.);

4.1.4 per accertare la rispondenza a provvedimenti presi dall'esercente allo scopo di eliminare inconvenienti di natura non grave;

4.1.5 a seguito di operazioni di manutenzione programmata e non programmata quando non si ritenga necessario effettuare una prova in volo in esercizio in accordo al Cap.III/31/F;

4.1.6 per accertare l'adeguatezza delle procedure di volo adottate dall'operatore;

4.1.7 per accertare l'adeguatezza delle attrezzature e degli equipaggiamenti forniti all'equipaggio per condurre il volo nel

rispetto della sicurezza ed in accordo alla normativa prevista dal tipo di operazioni;

4.1.8 per accertare l'adeguatezza del supporto fornito all'equipaggio dal Controllo Operativo prima, durante e, se necessario, dopo il volo;

4.1.9 per accertare l'adeguatezza dell'assistenza a terra fornita dal personale incaricato all'equipaggio di volo per assolvere i propri compiti sia sulla base principale sia sugli altri aeroporti utilizzati;

4.1.10 per accertare l'adeguatezza degli aiuti alla navigazione previsti in rotta

4.1.11 per le verifiche sullo stato di aeronavigabilità della flotta nazionale nell'ambito del relativo programma di monitoraggio previsto dal Regolamento della Commissione (CE) 1321/2014 e secondo le relative tempistiche di implementazione.

4.2 Le ispezioni in volo operativo non sono sostitutive di voli di prova.

5. Posto dell'ENAC nelle ispezioni in volo operativo

5.1 Quando nella cabina piloti è previsto un posto per i controllori dello Stato, questo verrà occupato dal funzionario dell'ENAC che effettua una ispezione in volo operativo.

5.2 Il funzionario dell'ENAC deve comunicare al comandante, prima del volo, in quali fasi del volo stesso intende accedere alla cabina piloti.

5.3 Il comandante consente l'accesso del funzionario dell'ENAC in cabina piloti purché tale presenza non intralci la regolare condotta del volo e può richiedere in ogni istante che il funzionario dell'ENAC abbandoni la cabina piloti, indicandogli il posto che deve occupare in cabina passeggeri.

5.4 Nel caso non si verifichi quanto detto in 5.1, l'occupazione di un posto di pilotaggio da parte del funzionario dell'ENAC può essere consentita solo quando:

5.4.1 l'equipaggio minimo richiesto sia di un solo pilota e sia disponibile l'altro posto di pilotaggio, ovvero

5.4.2 è consentito che la particolare fase del volo sia svolta con un solo pilota ai comandi.

5.5 Il funzionario dell'ENAC comunicherà al comandante gli accertamenti che intende effettuare, egli può richiedere altresì al comandante l'azionamento di determinati comandi, purché ciò non interferisca con la regolare condotta del volo.

5.6 Al termine del volo, il funzionario dell'ENAC comunicherà al comandante se ha potuto conseguire o meno gli scopi della ispezione in volo.

CAPITOLO I

QUADERNO TECNICO DI BORDO

1. Quaderno tecnico di bordo

1.1 Il quaderno tecnico di bordo (QTB) è documento obbligatorio per ogni singolo aeromobile di esercente che svolga attività di trasporto aereo commerciale, operazioni specializzate commerciali e attività aeroscolastica commerciale.

1.2 Tutti gli altri esercenti devono effettuare le annotazioni, prescritte dal presente regolamento, sul quaderno tecnico di bordo, o sul libretto dell'aeromobile.

1.3 Salvo quanto altro disposto ai successivi punti 2 e 3 del presente capitolo, i contenuti, le modalità di compilazione ed i requisiti di conservazione ed approvazione del quaderno tecnico di bordo sono contenute nel Regolamento della Commissione (CE) No. 1321/2014 Parte M.A.306 e relativo materiale guida ed interpretativo

2. Compilazione del quaderno tecnico di bordo

2.1 Le pagine del QTB devono essere numerate progressivamente e nessuna pagina ad esclusione del foglio copia deve

essere rimossa. Il comandante dell'aeromobile deve apporre la propria firma all'inizio ed al termine di ogni volo.

2.2 Quando sono necessarie cancellature, esse saranno effettuate a penna con una linea trasversale in modo che sia leggibile quanto è scritto sotto di essa.

2.3 Le scritturazioni riportate sul QTB devono essere indelebili ed effettuate almeno in doppia copia a ricalco.

2.4 La copia in ricalco di cui sopra, deve essere rimossa dall'aeromobile dopo ogni volo e prima dell'inizio del successivo volo. Essa deve essere conservata fino al completamento del QTB relativo. Procedure alternative possono essere approvate dall'ENAC.

3. Conservazione del quaderno tecnico di bordo

3.1 I quaderni completati devono essere conservati a cura dell'esercente per un periodo non inferiore a quello indicato nel Regolamento della Commissione (CE) No. 1321/2014 Parte M.A.306.

3.2 Il quaderno tecnico di bordo deve essere a disposizione dell'ENAC, sia quando l'aeromobile è al suolo sia quando è in volo, durante una ispezione in volo operativo o un volo di prova.