

TITOLO TERZO

ESERCIZIO

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 La disciplina delle caratteristiche tecniche di costruzione dell'aeromobile è contenuta nei pertinenti regolamenti di navigabilità indicati in IV/40/B del presente regolamento con le varianti, deroghe e requisiti speciali stabiliti dall'ENAC nei casi previsti.

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

[1.4 Qualsiasi attività di volo può essere intrapresa con un aeromobile immatricolato in Italia o impiegato in attività soggette a certificazione o licenza purché lo stesso sia in condizioni di aeronavigabilità (ossia rispondente al tipo omologato ed in condizioni di impiego sicuro) e sia equipaggiato in conformità con i requisiti della presente Parte in relazione ai tipi di attività ed alle condizioni di volo previsti.]

2. Caratteristiche tecniche di costruzione

2.1 Possono essere impiegati in attività di [Trasporto Pubblico (TP)] gli aeromobili omologati nelle categorie:

- (a) Large Aeroplane;
- (b) Large Rotorcraft;
- (c) Transport Aeroship;

- (d) Commuter Category Aeroplane e Commuter Category Airship;
- (e) Normal Category Aeroplane, Small Rotorcraft, Hot Air Airship; con una configurazione di cabina con un numero di posti passeggeri inferiore a 10.

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.]

2.4 Gli aeromobili con più di 9 posti per passeggeri, riconosciuti tecnicamente idonei al volo IFR, e i velivoli con propulsione a [getto, possono essere impiegati in attività Trasporto Pubblico a condizione che siano] predisposti per l'impiego di un secondo pilota.

3. Equipaggiamenti

3.1 L'equipaggiamento dell'aeromobile è costituito da:

- (a) quanto previsto nel corso dell'omologazione del tipo, e
- (b) quanto richiesto nelle sottoparti K ed L della JAR-OPS 1 (velivoli) o JAR-OPS [3 (elicotteri) per la attività Trasporto Pubblico (TP); oppure
- (c) quanto richiesto nei capitoli B (elicotteri) e C (velivoli) della presente Parte 30 per gli altri 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 e' richiesta la duplicazione di un equipaggiamento, il requisito include la duplicazione degli indicatori e dei sistemi di controllo.

3.6 Gli equipaggiamenti prescritti nella [presente Parte per l'attività aeroscolastica] riguardano l'attività aeroscolastica basica condotta in VFR diurno con contatto visivo del suolo. Altri equipaggiamenti possono essere prescritti per diversi tipi di attività aeroscolastica.

[3.7 Gli equipaggiamenti installati su un aeromobile immatricolato in Italia o impiegato in attività soggette a certificazione o licenza devono essere] approvati nelle forme e nei modi stabiliti nella Parte 40 del presente regolamento. Fanno eccezione i seguenti equipaggiamenti, che comunque devono essere di qualità adeguata al tipo di funzione:

- (1) fusibili
- (2) torce elettriche
- (3) orologi
- (4) sostegni per carte di navigazione
- (5) equipaggiamenti di pronto soccorso
- (6) megafoni
- (7) equipaggiamenti di sopravvivenza e pirotecnici
- (8) ancore e equipaggiamenti marini per ormeggiare e manovrare aeromobili anfibi.

3.8 Salvo diversamente stabilito dall'ENAC, l'installazione degli equipaggiamenti deve essere approvata in accordo a quanto previsto nel RT ENAC.

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 nel presente capitolo, 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 di 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. I requisiti operativi addizionali per i velivoli impiegati in attività di trasporto pubblico da esercenti in possesso di un Certificato di Operatore Aereo, sono contenuti nel paragrafo 10 del capitolo C.

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 (CE) No 1592/2002 rimangono nell'ambito della regolamentazione Italiana, dall'ENAC, a prescindere dall'impiego cui e' 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.

5.2 Il posto del 2° pilota, quando non siano prescritti due piloti nella composizione minima dell'equipaggio di condotta, può essere occupato da un passeggero su velivoli con massa massima certificata al decollo inferiore a 5700 kg e aerogiri con massa massima certificata al decollo inferiore a 3175 kg :

[a) impiegati in attività Turismo;]

(b) impiegati in attività di trasporto pubblico o lavoro aereo, a condizione che il secondo comando, per quanto riguarda:

- 1) barra o volantino e pedaliera per i velivoli,
- 2) comando passo ciclico e collettivo e pedaliera per gli elicotteri,

siano assenti od inoperanti secondo una sistemazione approvata.

6. Documentazioni tecniche di impiego

6.1 L'aeromobile deve avere a bordo, [durante l'impiego, oltre al Certificato di Aeronavigabilità le documentazioni prescritte dal Codice della Navigazione, da leggi ed altri regolamenti.]

6.2 Sono inoltre richieste, in relazione al tipo di impiego, le seguenti documentazioni tecniche:

(a) foglio di carico e centraggio secondo quanto previsto dal capitolo D della presente Parte;

(b) lista equipaggiamenti minimi secondo quanto previsto dal capitolo G della presente Parte;

(c) quaderno tecnico di bordo secondo [quanto previsto dalla Parte M del Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003;]

[(d) il Manuale di Volo approvato, salvo se non diversamente approvato dall'ENAC all'esercente, ai sensi della pertinente regolamentazione per il rilascio del Certificato di Operatore Aereo, per gli aeromobili impiegati in attività di Trasporto Pubblico.]

CAPITOLO B

EQUIPAGGIAMENTI E REQUISITI [OPERATIVI PER ELICOTTERI]

1. Applicabilità

[]

1.1 I requisiti riportati nel paragrafo 2 si applicano a tutti gli elicotteri impiegati in attività Turismo, Lavoro Aereo e Attività aeroscolastica.

1.2 (*Disponibile*)

1.3 All'interno del presente capitolo i seguenti termini assumono il significato seguente:

(a) *classi di prestazione (performance class)*: le classi sono quelle definite nella JAR-OPS 3, alle sottoparti F, G, H e I;

(b) *ambiente classificato ostile (hostile environment)*: gli ambienti classificati ostili sono quelli definiti nella JAR-OPS 3 nella sottoparte F.

[]

2. Equipaggiamenti

[2.1 Attività d'impiego]

(a) Allo scopo di poter essere impiegato in [una determinata attività d'impiego] l'elicottero deve essere equipaggiato secondo quanto previsto nella tabella del paragrafo 2.5.

[(b) Nell'ambito delle attività Lavoro] Aereo e Aeroscolastica, l'ENAC può prescrivere ulteriori equipaggiamenti, in sostituzione o in aggiunta a quelli riportati nel presente capitolo, in relazione a specifici tipi di operazioni.

2.2 Elicotteri dotati di radioapparati di comunicazione o navigazione

Per ogni membro dell'equipaggio di condotta ciascun elicottero dotato di radioapparati per la navigazione o la comunicazione deve essere equipaggiato con:

- (1) una cuffia audio;
- (2) un microfono autosostenuto;
- (3) un pulsante di trasmissione sui comandi di volo;

o dispositivi equivalenti che permettano le normali operazioni di comunicazione o identificazione delle radioassistenze senza necessità di togliere le mani dai comandi di volo.

2.3 Alimentazione degli strumenti

Ogni elicottero deve essere dotato di mezzi appropriati per segnalare il malfunzionamento delle sorgenti di energia che alimentano gli strumenti prescritti.

2.4 Dispositivi di protezione degli impianti di alimentazione elettrica

(a) Ogni elicottero deve essere dotato di mezzi per la protezione degli impianti di alimentazione elettrica adeguati al tipo di impianto e al tipo di carico elettrico.

(b) Se la protezione e' realizzata mediante fusibili da sostituire in volo, deve essere imbarcata una scorta di fusibili di ricambio pari a:

- (1) il numero di fusibili approvato per elicotteri con massa massima certificata al decollo uguale o inferiore a 3175 kg;
- (2) una serie di fusibili di ricambio oppure 3 fusibili di ricambio per ciascuna portata per tutti gli altri aeromobili.

2.5 Tabella degli equipaggiamenti

[Lavoro Aereo	Attività aeroscola stica	Turismo	Note
---	--	--	-----------------	--------------------------------	---------	------

1) Voli VFR diurno – Equipaggiamenti

1.01	Bussola Magnetica		1	1	1	
1.02	Orologio con ora, minuti e secondi		1	1	1	
1.03	Altimetro di precisione (sensibile)		1	1	1	
1.04	Anemometro		1	1	1	
1.05	Tube di pitot riscaldato per evitare malfunzionamenti dovuti a formazione di condensa o ghiaccio		1	1	1	Per elicotteri con massa massima certificata al decollo superiore a 3175 kg o configurazione di cabina con capacità massima approvata maggiore di 9 passeggeri.
1.06	Indicatore di velocità verticale (variometro)		1	1	-	
1.08	Indicatore di derapata		1	1	-	
1.09	Mezzi per indicare la temperatura esterna		1	1	1	
1.10	Mezzi idonei a stabilire e mantenere comunicazioni a due vie con le appropriate stazioni aeronautiche durante il volo		1	1	1	Secondo paragrafo 2.18 o 2.19 secondo le condizioni di volo.
1.11	Mezzi di navigazione autonoma oppure atti a consentire al velivolo di usufruire di radioaiuti disposti lungo la rotta prevista		1	1	1	Secondo paragrafo 2.18 o 2.19 secondo le condizioni di volo.
1.12	Mezzi idonei a rispondere ad una interrogazione di radar secondario di sorveglianza, con capacità automatica di messaggio di quota (Trasponder SSR)		1	1	1	Secondo paragrafo 2.20.
Volli VFR diurno- Equipaggiamenti aggiuntivi per il secondo pilota						
1.14	Altimetro sensibile		1	1	1	
1.15	Anemometro		1	1	1	
1.16	Tube di pitot riscaldato per evitare malfunzionamenti dovuti a formazione di condensa o ghiaccio		1	1	1	Per elicotteri con massa massima certificata al decollo superiore a 3175 kg o configurazione di cabina con capacità massima approvata maggiore di 9 passeggeri.
1.17	Indicatore di velocità verticale (variometro)		1	1	-	
1.18	Indicatore di derapata		1	1	-]

[			Lavoro Aereo	Attività aeroscola stica	Turismo	Note
	Elicotteri con massa massima certificata al decollo maggiore di 3175 kg quando non in vista della terra o con visibilità orizzontale < 1500m					
1.19	Indicatore giroscopico di assetto laterale e longitudinale (Orizzonte artificiale)		1	1	1	
1.20	Indicatore giroscopico di direzione (girodirezionale)		1	1	1	
	Voli diurni Luci di Bordo					
1.21	Luci Anticollisione		1	1	-	

2) Voli notturni o IFR – equipaggiamenti

2.01	Bussola Magnetica		1	1	1	
2.02	Orologio con ora, minuti e secondi		1	1	1	
2.03	2 Altimetri sensibili		2	2	2	1) Secondo paragrafo 2.16. 2) Uno dei due altimetri richiesti può essere quello citato al punto 2.20, se installato. 3) Limitatamente al VFR/N uno dei due altimetri può essere sostituito da un radioaltimetro secondo paragrafo 2.12.
2.04	Un sistema di indicazione della velocità relativa dell'aria completo di sistema di riscaldamento pitot o altro mezzo per evitare malfunzionamenti dovuti a formazione di ghiaccio o condensa e un mezzo per segnalare l'avaria del riscaldatore di pitot		1	1	1	Il sistema di avviso di malfunzionamento del sistema di riscaldamento non è richiesto per gli elicotteri con: - configurazione di cabina con capacità massima uguale o inferiore a 9 passeggeri, oppure - massa massima al decollo certificata uguale o inferiore 3175 kg; e il cui primo Certificato di Navigabilità sia stato emesso prima del 1 agosto 1999.
2.05	Indicatore di velocità verticale		1	1	1	
2.06	Indicatore di derapata		1	1	1]

[			Lavoro Aereo	Attività aerocola- stica	Turismo	Note
2.07	Indicatore giroscopico di assetto laterale e longitudinale (Orizzonte artificiale)		1	1	1	
2.08	Orizzonte Artificiale di emergenza visibile da ciascuno dei posti di pilotaggio		si'	si'	si'	Secondo paragrafo 2.6. Per i voli VFR/N, l'orizzonte di emergenza puo' essere sostituito da un indicatore di virata o da un secondo orizzonte artificiale.
2.09	Mezzi per indicare all'equipaggio quando l'orizzonte di emergenza utilizza la sorgente di alimentazione d'emergenza		si'	si'	si'	Deve essere evidente all'equipaggio quando l'orizzonte di emergenza utilizza la sorgente di alimentazione di emergenza. Nel caso l'apparato disponga di una propria alimentazione autonoma l'utilizzo di tale sorgente di alimentazione deve essere chiaramente visibile dall'equipaggio.
2.10	Indicatore giroscopico di direzione (girodirezionale)		si'	si'	si'	
2.11	Mezzi per indicare la temperatura esterna		si'	si'	si'	
2.12	Una sorgente alternata di pressione statica per gli strumenti barometrici		si'	si'	si'	
2.13	Mezzi idonei a stabilire e mantenere comunicazioni a due vie con le appropriate stazioni aeronautiche durante il volo		si'	si'	si'	Secondo paragrafo 2.19.
2.14	Mezzi di navigazione autonoma oppure atti consentire di usufruire di radioaiuti disposti lungo la rotta prevista		si'	si'	si'	Secondo paragrafo 2.19.
2.15	Mezzi idonei a rispondere ad una interrogazione di radar secondario di sorveglianza, con capacita' automatica di messaggio di quota (Trasponder SSR)		si'	si'	si'	Secondo paragrafo 2.20.
2.16	Mezzi idonei a consentire al velivolo di effettuare avvicinamenti strumentali		si'	si'	si'	Impianti adatti per tipo e quantità al tipo di radioassistenza da utilizzarsi secondo paragrafo 2.19.
2.17	Pannello di selezione audio delle radioassistenze		1	1	1	Accessibile a ciascun membro dell'equipaggio.
2.18	Dispositivo per sostenere le carte di navigazione disposto in posizione visibile dal pilota e illuminabile per operazioni notturne		1	1	-	Per operazioni IFR.
]

[			Lavoro Aereo	Attività aeroscolastica	Turismo	Note
Voli IFR - Equipaggiamenti per il secondo pilota						
2.20	Altimetro sensibile		1	1	1	
2.21	Un sistema di indicazione della velocità relativa dell'aria completo di sistema di riscaldamento pitot o altro mezzo per evitare malfunzionamenti dovuti a formazione di ghiaccio o condensa e un mezzo per segnalare l'avaria del riscaldatore di pitot		1	1	1	Il sistema di avviso di malfunzionamento del sistema di riscaldamento non è richiesto per gli elicotteri con: - configurazione di cabina con capacità massima superiore a 9 passeggeri, oppure - massa massima al decollo certificata uguale o inferiore 3175 kg; e il cui Certificato di Navigabilità sia stato emesso prima del 1 agosto 1999.
2.22	Variometro		1	1	1	
2.23	Indicatore di derapata		1	1	1	
2.24	Indicatore giroscopico di assetto laterale e longitudinale (Orizzonte artificiale)		1	1	1	
2.25	Indicatore giroscopico di direzione (girodirezionale)		1	1	1	
Voli IFR e di notte - luci di bordo						
2.30	Luci Anticollisione		1	1	1	
2.31	Luci strumenti		si'	si'	si'	
2.32	Illuminazione di ogni comparto passeggeri fornita dall'impianto del velivolo		1	1	1	
2.33	Torcia per ogni membro dell'equipaggio, accessibile dalla relativa postazione		1	1	1	
2.34	Luci Navigazione/Posizione		si'	si'	si'	
2.35	Faro di atterraggio		2	2	2	Due luci di atterraggio. Con l'esclusione del turismo almeno 1 luce deve essere orientabile in volo per illuminare il terreno davanti e sotto l'elicottero e con un adeguato angolo di apertura su entrambi i lati.
2.36	Fanali per prevenire le collisioni in mare per gli elicotteri anfibi		si'	si'	si'	

3) Equipaggiamenti per operazioni in condizioni di ghiaccio

3.01	Certificazione per volo in condizioni di ghiaccio		si'	si'	si'	Devono essere installati gli equipaggiamenti prescritti nell'ambito della configurazione omologata.
3.02	Se di notte, luci per osservare la presenza di ghiaccio		si'	si'	si'	Le luci non devono abbagliare o riflettere in modo tale da ostacolare l'equipaggio nell'espletamento delle proprie funzioni.]

[Lavoro Aereo	Attività aeroscolastica	Turismo	Note
---	--	--	--------------	-------------------------	---------	------

4) Equipaggiamenti per l'interno della Cabina

4.01	Sedili, cinture di sicurezza, bretelle di sicurezza, sistemi di ritenzione degli infanti		si'	si'	si'	Secondo paragrafo 2.7.
4.02	Cassetta del pronto soccorso		1	1	1	(1) Una o piu' cassette, sistemate in modo da essere prontamente accessibili, di contenuto adeguato alla quantita' di passeggeri trasportata.
4.03	Estintori a mano		si'	si'	si'	Estintori portatili con appropriato agente estinguente che non causi una contaminazione pericolosa all'interno dell'a/m una volta scaricato. Deve essere presente almeno un estintore in cabina piloti e uno in ogni comparto passeggeri separato da quello dell'equipaggio che non e' prontamente accessibile da parte di quest'ultimo. Secondo paragrafo 2.9.
4.04	Marcature dei punti di sfondamento		si'	si'	si'	Se sono previsti dal costruttore dell'elicottero, secondo il paragrafo 2.21.
4.05	Megafoni		1	1	1	Per elicotteri con configurazione di cabina con capacita' massima approvata maggiore di 19 passeggeri.
4.06	Impianto di illuminazione di emergenza		1	1	1	Per elicotteri con configurazione di cabina con capacita' massima approvata maggiore di 19 passeggeri secondo paragrafo 2.26.
4.07	Ossigeno supplementare per elicotteri non pressurizzati		si'	si'	si'	Per operazioni al di sopra dei 10000 piedi di quota, secondo a) paragrafo 2.

5) Dispositivi di Comunicazione interna

5.01	Sistema di comunicazione tra membri dell'equipaggio di condotta (interfono)		1	1	1	Secondo Capitolo 2.8.
5.04	Segnali di cinture allacciate e di divieto di fumare		1	1	1	In tutti quegli elicotteri dove l'equipaggio di condotta non puo' avere la visione di tutti i passeggeri dalla cabina di pilotaggio.

6) Registratori di volo

6.01	Registratori in fonia -1		-	-	si'	a) A partire dal 01/01/ 2006 quegli elicotteri con massa massima al decollo certificata superiore a 7000 kg. e che hanno ottenuto il primo Certificato di Navigabilita' individuale a partire dal 1 agosto 1999, devono essere dotati di un registratore in fonia che soddisfi i requisiti contenuti nel paragrafo JAR-OPS 3.700
6.02	Registratori in fonia -2		-	-	si'	A partire dal 01/01/2006 quegli elicotteri aventi massa massima al decollo certificata superiore a 7000 kg. e che hanno ottenuto il primo Certificato di Navigabilita' individuale prima del 1 agosto 1999, devono essere dotati di un registratore in fonia che soddisfi i requisiti contenuti nel paragrafo JAR-OPS 3.705 aventi massa massima al decollo certificata superiore a 7000 kg.]

			Lavoro Aereo	Attività aeroscolastica	Turismo	Note
6.03	Registratore di dati di volo -1		-	-	si'	a) A partire dal 01/01/2006 quegli elicotteri aventi massa al decollo certificata superiore a 7000 kg. e che hanno ottenuto il primo Certificato di Navigabilità individuale a partire dal 1 agosto 1999, devono essere dotati di un registratore di dati di volo che soddisfi i requisiti contenuti nel paragrafo JAR-OPS 3.715
6.04	Registratore di dati di volo -2		-	-	si'	A partire dal 01/01/2006 quegli elicotteri <u>aventi massa massima al decollo certificata superiore a 7000 kg. e</u> che hanno ottenuto il primo Certificato di Navigabilità individuale a partire dal 1 gennaio 1989 e non oltre il 31 luglio 1999, devono essere dotati di un registratore di dati di volo che soddisfi i requisiti contenuti nel paragrafo JAR-OPS 3.720:

7) Equipaggiamenti per operazioni sull'acqua

7.02	Equipaggiamenti per l'ammarraggio di emergenza		si'	si'	si'	Secondo paragrafo 2.13.
7.03	Giubbotti Salvagente		si'	si'	si'	Uno per ogni adulto trasportato secondo paragrafo 2.14.
7.04	Battelli di salvataggio e radiofari di sopravvivenza per voli a lunga distanza dalla costa		si'	si'	si'	Con dispositivi pirotecnici di segnalazione come descritti in ICAO Annesso 2 - Rules of the Air, secondo capitolo 2.17.
7.05	Tenute di sopravvivenza per l'equipaggio		si'	si'	si'	Secondo il paragrafo 2.22.
7.06	Equipaggiamenti aggiuntivi per elicotteri che operano da piattaforme situate in una zona di mare classificata come ambiente ostile		si'	si'	si'	Secondo il paragrafo 2.23.
7.07	Elicotteri Certificati per operare dalla superficie acquatica					
7.08	Equipaggiamenti per aiutare l'ormeggio, l'ancoraggio e la manovra dell'aeromobile		si'	si'	si'	
7.09	Equipaggiamenti per emettere i segnali sonori prescritti dalla normativa internazionale per la prevenzione delle collisioni in mare		si'	si'	si'	

8) Equipaggiamenti di sopravvivenza

8.01	Equipaggiamenti di sopravvivenza		si'	si'	si'	Per le operazioni in quelle zone, definite da ciascuno Stato, nelle quali l'eventuale attività di ricerca e soccorso (SAR) e' particolarmente difficile. Secondo paragrafo 2.24.
8.02	Radiolocalizzatore di emergenza automatico (ELT(A))		si'	si'	si'	Secondo paragrafo 2.25.]

2.6 Orizzonte artificiale di emergenza

L'orizzonte artificiale di emergenza, o gli equipaggiamenti sostituiti quando permesso, sono richiesti:

- 1) a partire dal 01/01/2004 per gli elicotteri il cui primo Certificato di [Aeronavigabilità individuale sia stato] rilasciato a partire dal 01/01/2004;
- 2) a partire dal 01/01/2005 per gli elicotteri il cui primo Certificato di [Aeronavigabilità individuale sia stato] rilasciato fino al 31/12/2003.

L'orizzonte artificiale di riserva deve avere le seguenti caratteristiche:

- 1) assicurare un tempo minimo di funzionamento di 30 minuti o quanto occorre per raggiungere un sito di atterraggio alternato quando si sorvola terreno classificato ostile o alto mare (quale sia il maggiore) dopo l'avaria totale dell'impianto elettrico normale, tenendo conto degli altri carichi sull'alimentazione elettrica di emergenza e le procedure operative;
- 2) operare indipendentemente da qualunque altro sistema di indicazione dell'assetto;
- 3) essere automaticamente operativo dopo l'avaria totale del sistema elettrico; e
- 4) essere illuminato appropriatamente durante tutte le fasi delle operazioni.

2.7 Cinture di sicurezza, barelle e sistemi di ritenuta degli infanti

(a) L'elicottero deve essere equipaggiato con:

- 1) un sedile o cuccetta per ogni persona di età maggiore dei due anni;
- 2) per gli elicotteri il cui primo Certificato di Navigabilità individuale sia stato rilasciato fino al 31 luglio 1999, una cintura di sicurezza, con o senza bretelle di sicurezza o bandoliera diagonale da usarsi per ogni posto e per ogni passeggero di età maggiore di due anni;
- 3) per gli elicotteri il cui primo Certificato di Navigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1 agosto 1999, una

cintura di sicurezza, con bretelle di sicurezza o bandoliera diagonale da usarsi per ogni posto e per ogni passeggero di età maggiore di due anni;

4) un sistema di ritenuta per ogni passeggero di età minore o uguale a due anni;

5) bretelle per ogni posto dell'equipaggio di condotta con un dispositivo automatico di blocco delle bretelle in grado di ritenere il torso dell'occupante in caso di una decelerazione rapida;

b) Le cinture di sicurezza e le bretelle devono avere l'aggancio metallo/metallo e un unico punto di sgancio. Le cinture di sicurezza con bandoliera diagonale sono permesse se non vi è possibilità ragionevole di installare le bretelle di sicurezza.

[]

2.8 Sistema di comunicazione tra membri dell'equipaggio di condotta (interfono)

Il sistema deve far uso di:

- (1) una cuffia audio;
- (2) un microfono autosostenuto;
- (3) un pulsante di trasmissione sui comandi di volo;

o dispositivi equivalenti che permettano ai membri di equipaggio di comunicare tra loro senza togliere le mani dai comandi di volo.

2.9 Estintori a mano

[a] Per gli elicotteri impiegati in attività Turismo con massa massima al decollo superiore a 3175 kg, gli estintori a mano devono essere disponibili a bordo per l'uso da parte dell'equipaggio di condotta, di cabina e dei passeggeri secondo quanto disposto:

1) il tipo e la quantità dell'agente estinguente devono essere adatti al tipo di incendio che probabilmente può svilupparsi nel compartimento per il quale s'intende usare l'estintore e, per i compartimenti che ospitano persone, la possibilità di rischio di alte concentrazioni di gas tossico deve essere minimizzata;

2) almeno un estintore a mano contenente Halon 1211 (bromoclorodifluorometano, CB_rClF_2) o agente estinguente equivalente, deve essere collocato nella cabina piloti per essere usato dall'equipaggio;

3) almeno un estintore a mano deve essere sistemato in ogni galley, o nelle sue immediate vicinanze, non localizzata nella cabina passeggeri principale;

4) almeno un estintore a mano deve essere disponibile per l'uso in ogni compartimento cargo che è accessibile all'equipaggio in volo per lo spegnimento degli incendi;

5) in ogni comparto passeggeri deve essere disponibile il seguente numero minimo di estintori a mano:

Numero di posti del compartimento	Numero minimo di estintori a mano
Da 7 a 30	1
Da 31 a 60	2

[(b) Per gli elicotteri impiegati in attività] Turismo con massa massima al decollo inferiore a 3175 kg, gli estintori a mano devono essere disponibili a bordo per l'uso da parte dell'equipaggio e dei passeggeri. Il tipo e la quantità dell'agente estinguente devono essere adatti al tipo di incendio che probabilmente possono svilupparsi nel compartimento per il quale s'intende usare l'estintore e, per i compartimenti che ospitano persone, la possibilità di rischio di alte concentrazioni di gas tossico deve essere minimizzata.

[2.10 (Disponibile)]

2.11 (Disponibile)]

2.12 Radioaltmetro

Il radioaltmetro deve essere dotato:

- (1) di un avvisatore acustico con voce sintetica, o altro mezzo se approvato dall'ENAC, che entri in funzione al di sotto di una quota prestabilita; e

- (2) di un avviso luminoso che entri in funzione al di sotto di una quota selezionabile dal pilota.

2.13 Certificazione per operazioni dall'acqua e requisiti per ammaraggio forzato

(a) Gli elicotteri che operano sull'acqua in Classe di prestazione 1 o 2, in un ambiente classificato ostile, ad una distanza dalla costa maggiore a quella percorribile in 10 minuti a velocità di crociera devono essere:

- (1) progettati per operare dalla superficie acquatica; oppure
- (2) certificati per l'ammarraggio di emergenza.

(b) Gli elicotteri che operano sull'acqua in Classe di prestazione 1 o 2, in un ambiente non classificato ostile, ad una distanza dalla costa maggiore a quella percorribile in 10 minuti a velocità di crociera devono essere:

- 1) progettati per operare dalla superficie acquatica; oppure
- 2) certificati per l'ammarraggio di emergenza; oppure
- 3) dotati di galleggianti di emergenza.

c) Gli elicotteri che operano in Classe di prestazione 2, quando le fasi di decollo o di [atterraggio sono condotte sull'acqua] devono essere:

- 1) progettati per operare dalla superficie acquatica; oppure
- 2) certificati per l'ammarraggio di emergenza; oppure
- 3) dotati di galleggianti di emergenza.

d) Gli elicotteri che operano sull'acqua in classe di prestazioni 3, a distanza dalla riva superiore a quella percorribile in planata in autorotazione devono essere:

- 1) progettati per operare dalla superficie acquatica; oppure

2) certificati per l'ammarraggio di emergenza; oppure

3) dotati di galleggianti di emergenza.

(e) Gli elicotteri che operano sull'acqua, in ambiente classificato ostile, in classe di prestazioni 3, non possono allontanarsi ad una distanza dalla riva superiore a quella percorribile in planata in autorotazione.

(f) I commi d) ed e) del presente paragrafo non si applicano a quegli elicotteri che nel corso delle operazioni antincendio, o di addestramento all'impiego, prelevano acqua a breve distanza dalla riva, a condizione che ciascun membro di equipaggio indossi durante le operazioni il giubbotto salvagente e, se lo specchio d'acqua e' classificato ambiente ostile, la tenuta di sopravvivenza.

2.14 Giubbotti salvagente

a) E' richiesto un giubbotto salvagente per ogni persona a bordo, o un dispositivo di galleggiamento approvato per ogni passeggero sotto i due anni di età, per tutti i voli o le operazioni condotte sull'acqua:

1) nel caso di elicotteri impiegati in classe 3 di prestazioni, quando l'elicottero si trova oltre la distanza di planata in autorotazione dalla riva; oppure

2) nel caso di elicotteri impiegati in classe di prestazioni 1 o 2, a distanza dalla riva superiore a 10 minuti di volo alla normale velocità di crociera; oppure

3) nel caso di elicotteri impiegati in Classe di prestazioni 2 o 3 quando i sentieri di decollo o di atterraggio sono situati sopra l'acqua.

b) I giubbotti salvagente devono avere le seguenti caratteristiche:

1) essere dotati di luce di ricerca per i sopravvissuti; e

2) essere facilmente raggiungibili con le cinture di sicurezza e le bretelle allacciate dai passeggeri che devono indossarli.

c) Ai fini del presente paragrafo i cuscini delle poltrone non sono considerati quali dispositivi di galleggiamento approvati.

[2.15 (Disponibile)]

2.16 Altimetri - Operazioni VFR notturno e IFR.

[a) Salvo quanto riportato al punto b) seguente, gli altimetri devono essere dotati] di presentazione della quota completa con contatore, tamburo e indice (*counter drum pointer*) o equivalente.

[]

b) Gli altimetri a tamburo e indice (*drum pointers*) non soddisfano piu' il presente [requisito a partire dal 30 settembre 2004] per gli elicotteri con Certificato di Navigabilità rilasciato per la prima volta a partire dal 30 settembre 2004;

[c) Per i voli VFR/N e' ammesso un solo altimetro.]

d) Quando sono installati piu' altimetri, essi devono avere la scala di regolazione calibrata nella medesima unita' di pressione.

[]

2.17 Battelli di salvataggio e radiofari di sopravvivenza per voli a lunga distanza dalla costa

a) Per poter operare oltre una distanza dalla costa a distanza corrispondente ai seguenti tempi di volo a velocità di crociera:

1) 10 minuti per elicotteri che operano in Classe di Prestazioni 1 o 2;

2) 3 minuti per elicotteri che operano in Classe di Prestazioni 3.

(b) L'elicottero deve essere equipaggiato come segue:

1) per elicotteri che trasportano meno di 12 persone (compreso l'equipaggio), un battello di salvataggio con capienza nominale sufficiente per il numero di persone trasportate;

2) per elicotteri che trasportano 12 o più persone (compreso l'equipaggio), un minimo di due battelli di salvataggio con capienza nominale complessiva sufficiente per il numero delle persone trasportate. Nel caso andasse perduto uno dei battelli di capienza maggiore, la capienza complessiva, compresa la capacità di sovraccarico ammessa, dei rimanenti deve essere sufficiente per il numero delle persone trasportate;

3) almeno un radiolocalizzatore d'emergenza di sopravvivenza (ELT(S)) capace di trasmettere sulle frequenze prescritte dall'Annesso 10 ICAO;

4) illuminazione delle uscite di emergenza;

5) equipaggiamenti di sopravvivenza appropriati per il volo da intraprendere.

c) I radiolocalizzatori di emergenza devono essere in grado di trasmettere sulle frequenze 121.5 e 406 MHz. I trasmettitori di emergenza già installati, non in grado di utilizzare la frequenza 406 MHz possono rimanere in servizio fino al 31 dicembre 2004.

d) I radiolocalizzatori devono essere codificati in accordo a quanto previsto dall'Annesso ICAO 10 e registrati con l'Agenzia Nazionale responsabile per dare l'avvio alle operazioni di ricerca e soccorso o altro Ente preposto.

2.18 Operazioni VFR diurno - Rotte percorse utilizzando riferimenti visivi al suolo

La configurazione degli apparati di comunicazione e navigazione dell'aeromobile deve essere tale da permettere di:

1) comunicare con tutti gli Enti del traffico aereo situati su ciascuna rotta (prevista o alternata), o parte di essa;

2) comunicare sulle frequenze di emergenza in uso su ciascuna rotta (prevista o alternata), o parte di essa;

3) comunicare con le appropriate stazioni di terra;

4) ricevere informazioni meteorologiche.

2.19 VFR senza riferimenti visivi al suolo, VFR Notturmo, IFR, avvicinamenti strumentali di precisione e non

La configurazione degli apparati di comunicazione e navigazione dell'aeromobile deve essere tale da permettere di:

1) comunicare con tutti gli Enti del traffico aereo situati su ciascuna rotta (prevista o alternata), o parte di essa;

2) comunicare sulle frequenze di emergenza in uso su ciascuna rotta (prevista o alternata), o parte di essa;

3) utilizzare i radioaiuti sulla rotta (prevista o alternata) o parte di essa;

4) determinare con continuità la posizione dell'aeromobile in accordo alle prestazioni minime di navigazione richieste per lo spazio aereo attraversato;

5) effettuare gli avvicinamenti strumentali previsti, sia di precisione che non, compatibilmente con le radioassistenze utilizzabili e in conformità con le procedure operative approvate e le indicazioni associate alle relative procedure come applicabile; e

6) soddisfare ogni altro requisito imposto dall'Autorità ATS competente per lo spazio aereo attraversato.

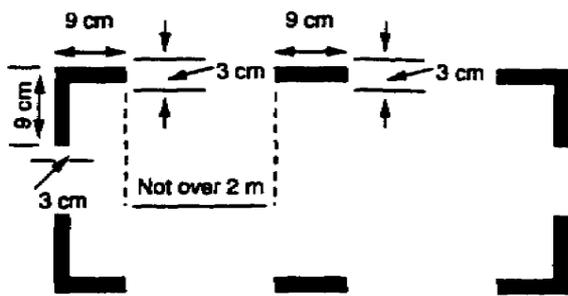
2.20 Transponder SSR

[a) Tutti gli elicotteri devono essere equipaggiati con mezzi idonei a rispondere alle interrogazioni radar (transponder SSR). Il Transponder SSR deve avere le seguenti] caratteristiche:

1) riporto di quota (modo C); e

2) altre caratteristiche tali da soddisfare ogni altro requisito imposto dall'Autorità ATS competente per lo spazio aereo attraversato.

2.21 Marcature dei punti di sfondamento



a) Eventuali marcature per zone della fusoliera adatte per lo sfondamento da parte delle squadre di soccorso di emergenza, devono essere realizzate come nell'illustrazione sovrastante.

b) Le marcature devono essere di colore rosso o giallo e, se necessario, devono essere evidenziate con vernice bianca allo scopo di risaltare sul colore del fondo.

c) Se gli angoli della marcature distano tra loro di più di due metri, devono essere inseriti segmenti di 9 cm x 3 cm, in modo tale che la distanza tra due tratti di linea adiacenti non sia superiore a 2 metri.

2.22 Tenuta di sopravvivenza per l'equipaggio

a) Per elicotteri in classe di prestazioni 1 o 2, l'equipaggio deve indossare la tenuta di sopravvivenza quando gli elicotteri vengano impiegati sul mare, qualora:

1) gli elicotteri si trovino a distanza dalla costa superiore a quella corrispondente a 10 minuti di volo alla velocità crociera, e

2) i bollettini o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante indichino che la temperatura del mare possa scendere al di sotto dei 10°C sopra lo zero; oppure

il tempo stimato di intervento dei mezzi di salvataggio superi quello calcolato di sopravvivenza in mare.

b) Per elicotteri in classe di prestazioni 3, l'equipaggio deve indossare la tenuta di sopravvivenza quando gli elicotteri vengono impiegati sul mare, qualora:

1) gli elicotteri si trovino a distanza superiore a quella percorribile in autorotazione da un luogo idoneo ad un sicuro atterraggio di emergenza situato sulla costa e

2) i bollettini o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante indichino che la temperatura del mare possa scendere al di sotto dei 10°C sopra lo zero.

2.23 Equipaggiamenti aggiuntivi per elicotteri che operano da piattaforme situate in una zona di mare classificata come ambiente ostile

a) Qualora i bollettini o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante indichino che la temperatura del mare potrà scendere al di sotto dei 10°C sopra lo zero, o quando il tempo stimato di intervento dei mezzi di salvataggio superi quello calcolato di sopravvivenza in mare, tutte le persone a bordo devono indossare una tenuta di sopravvivenza;

b) Tutti i battelli di salvataggio portati secondo quanto previsto da questo regolamento devono essere installati in modo da poter essere usati nelle condizioni di mare nel quale vennero valutate le caratteristiche di ammaraggio forzato, galleggiabilità e stabilità per soddisfare i requisiti di ammaraggio forzato di certificazione dell'elicottero;

c) L'elicottero deve essere equipaggiato con un sistema di illuminazione d'emergenza alimentato da una sorgente di emergenza per fornire una fonte di illuminazione generale della cabina allo scopo di facilitare l'evacuazione dell'elicottero;

d) Tutte le uscite di emergenza, incluse quelle dell'equipaggio, e i loro sistemi di apertura sono contrassegnati per la guida degli occupanti che le stanno usando sia di alla luce del giorno che nell'oscurità. I contrassegni devono rimanere visibili anche se la cabina è rovesciata e sommersa;

e) Tutte le porte non eiettabili che sono classificate uscite di emergenza per ammaraggio forzato devono avere un mezzo per bloccarle nella posizione aperta in modo da non interferire con l'uscita degli occupanti in condizioni di mare fino a quelle richieste per la certificazione dell'ammarraggio forzato dell'elicottero;

f) Tutte le porte, finestre o altre aperture del compartimento passeggeri autorizzate per l'evacuazione subacquea devono essere equipaggiate in modo tale da poter essere utilizzate in caso di emergenza; e

g) Tutti gli occupanti dell'elicottero devono indossare i giubbotti salvagente in ogni fase del volo, a meno che non sia indossata una tenuta di sopravvivenza, accettabile per l'ENAC, che risponda anche ai requisiti dei giubbotti salvagente.

2.24 Equipaggiamenti di sopravvivenza

a) Per le operazioni in aree, definite da ciascuno Stato, nelle quali l'attività di ricerca e soccorso (SAR) è particolarmente difficoltosa, i seguenti equipaggiamenti devono essere a bordo:

1) equipaggiamenti pirotecnici di segnalazione come previsti nell'Annesso 2 ICAO;

2) almeno un radiolocalizzatore d'emergenza di sopravvivenza (ELT(S));

3) altri equipaggiamenti di sopravvivenza adatti alla rotta da percorrere, secondo il numero dei passeggeri imbarcati.

b) I radiolocalizzatori di emergenza devono essere in grado di trasmettere sulle frequenze 121.5 e 406 MHz. I trasmettitori di emergenza già installati, non in grado di utilizzare la frequenza 406 MHz possono rimanere in servizio fino al 31 dicembre 2004.

c) I radiolocalizzatori devono essere codificati in accordo a quanto previsto dall'Annesso ICAO 10 e registrati con l'Agenzia Nazionale responsabile per dare

l'avvio alle operazioni di ricerca e soccorso o altro Ente preposto.

2.25 Radiolocalizzatore di emergenza automatico (ELT(A))

[a] A partire dal 30 settembre 2004, ogni elicottero con primo certificato di navigabilità emesso a partire dal 30 settembre 2004, deve essere dotato di un radiolocalizzatore di emergenza automatico (ELT(A))]

b) Ogni elicottero impiegato in un ambiente classificato ostile in Classe di prestazioni 1 o 2, a distanza dalla costa superiore a quella corrispondente a 10 minuti di volo alla velocità crociera, deve essere dotato di un radiolocalizzatore di emergenza automatico eiettabile (ELT(AD)).

c) I radiolocalizzatori di emergenza devono essere in grado di trasmettere sulle frequenze 121.5 e 406 MHz. I trasmettitori di emergenza già installati, non in grado di utilizzare la frequenza 406 MHz possono rimanere in servizio fino al 31 dicembre 2004.

d) I radiolocalizzatori devono essere codificati in accordo a quanto previsto dall'Annesso ICAO 10 e registrati con l'Agenzia Nazionale responsabile per dare l'avvio alle operazioni di ricerca e soccorso o altro Ente preposto.

2.26 Impianto d'illuminazione di emergenza

Ogni elicottero con più di 19 posti passeggeri deve essere dotato di:

1) un impianto di illuminazione di emergenza, dotato di alimentazione separata, che fornisca illuminazione generale alla cabina passeggeri per facilitare l'evacuazione di emergenza; e

2) indicazioni luminose per la localizzazione l'utilizzo delle uscite di emergenza.

[2.27 (Disponibile)]

2.28 Ossigeno supplementare per [elicotteri non pressurizzati]

a) Per condurre operazioni a quote pressione superiore a 10000 ft l'elicottero deve essere equipaggiato con un impianto di ossigeno supplementare, capace di immagazzinare ed erogare la prescritta quantità di ossigeno.

b) La quantità di ossigeno supplementare necessaria per assicurare la condotta delle operazioni in sicurezza deve essere determinata sulla base della durata e della quota cui e' condotto il volo e della rotta percorsa, in accordo alle procedure normali, anormali e di emergenza contenute nel Manuale delle Operazioni degli operatori certificati o nel Manuale di Volo dell'elicottero per gli altri operatori.

c) Deve essere fornito di ossigeno per tutta la durata del volo a quote pressioni superiori a 13000 ft e per ogni periodo di tempo che ecceda i 30 minuti di volo a quote comprese tra i 10000 e i 13000 ft:

1) ogni membro dell'equipaggio di condotta in servizio nella cabina di pilotaggio;

2) ogni altro membro di equipaggio, che abbia un ruolo nello svolgimento della missione.

d) Se gli altri occupanti della cabina di pilotaggio ricevono il loro ossigeno dallo stesso impianto dell'equipaggio di condotta, devono essere considerati, ai fini dell'erogazione dell'ossigeno, quali membri dell'equipaggio di condotta.

e) I passeggeri, compresi quelli sotto i due anni di età, devono essere forniti di ossigeno nella misura del:

1) 100% per tutto il tempo di volo a quote pressioni superiori ai 13000ft; e

2) 10% per il tempo di volo che eccede i 30 minuti a quote pressioni superiori a 10000 ft ma non superiori ai 13000 ft.

3. Elicotteri – requisiti operativi addizionali

3.1 Nella tabella del paragrafo 3.3 sono elencati i requisiti operativi addizionali a cui devono rispondere tutti gli elicotteri, per [essere impiegati in una specifica attività d'impiego.]

3.2 Tali requisiti sono validi anche per gli elicotteri in esercizio ad operatori certificati secondo la JAR-OPS 3.

3.3 Tabella dei requisiti operativi addizionali

		[TP]	Lavoro Aereo	Attività aeroscolastica	Turismo	Note
1.01	Indicatore temperatura aria carburatore per ogni motore alternativo	si'	si'	si'	si'(1)	(1) Per elicotteri con massa massima certificata al decollo superiore a 3175 kg.
1.02	Indicatore temperatura teste cilindri per ogni motore alternativo	si'	si'	si'	si'	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	si'	si'	si'	si'	
1.04	Indicatore di temperatura olio motore	si'	si'	si'	si'	
1.05	Indicatore di pressione combustibile per ogni motore alternativo alimentato con pompa	si'	si'	si'	si'	

		[TP]	Lavoro Aereo	Attività aerosco lastica	Turismo	Note
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	si'	si'	si'	si'	
1.07	Dispositivo indipendente di allarme pressione combustibile per ogni motore oppure dispositivo unico di allarme per tutti i motori con possibilita' di isolare i circuiti di allarme dei singoli motori	si'	si'	si'	si'(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	si'	si'	si'	si'	
1.09	Mezzi per indicare a terra la quantita' di olio per ogni serbatoio	si'	si'	si'	si'	
1.10	Mezzi per indicare durante il volo la quantita' di olio per ogni serbatoio se e' installato un impianto di trasferimento olio o un serbatoio di riserva.	si'	si'	si'	si'	
1.11	Indicatore di giri per ogni motore	si'	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'	si'	
1.13	Indicatore di posizione carrelli, con allarme	si'	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 capacita'	si'	si'	si'	si'	Per elicotteri con massa massima certificata al decollo superiore a 3175 kg.

CAPITOLO C

EQUIPAGGIAMENTI E REQUISITI [OPERATIVI PER VELIVOLI]

[1. Applicabilità]

- 1.1 I requisiti riportati nel presente Capitolo si applicano a tutti i velivoli impiegati in attività Turismo, Lavoro Aereo e Aeroscolastica.
- 1.2 Nel paragrafo 10 seguente sono inoltre riportate le modalità e le integrazioni per l'implementazione dei requisiti operativi addizionali previsti nell'articolo 6 punto 6 del regolamento ENAC "Certificato di Operatore Aereo per imprese di trasporto aereo".]

[2. Attività Turismo, Lavoro Aereo e Aeroscolastica]

2.1 Gli equipaggiamenti riportati nella Tabella di cui al paragrafo 2 bis per i velivoli impiegati in attività Turismo con] massa massima al decollo di 5700 kg o inferiore sono quelli per voli VFR diurno navigati con riferimenti visivi al suolo. Gli equipaggiamenti aggiuntivi, richiesti per le ulteriori condizioni di volo sono indicati nei paragrafi 3, 4, 5, 6 e 8 del presente capitolo.

2.2 Per i velivoli turbogetto impiegati in [attività Turismo con massa massima al] decollo minore o uguale a 5700 kg gli equipaggiamenti indicati nel precedente paragrafo 2.1 vanno modificati ed integrati con le seguenti voci: 1 (al posto di 4), 7

(secondo altimetro), 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 44, 49, 58 (per posti passeggeri > 19), 59, 61, 69 (due), 70 e 71 (uno) della tabella degli equipaggiamenti di cui al paragrafo 2 bis, e voce 19 della tabella dei requisiti aggiuntivi di navigabilità di cui al paragrafo 10.6. Con tali equipaggiamenti è interamente soddisfatto quanto richiesto nel successivo paragrafo 3.1 per i voli in VFR diurno senza riferimenti visivi al suolo.

2.3 Per i velivoli impiegati in attività [Turismo, con massa massima al decollo] superiore a 5700 kg: gli equipaggiamenti riportati nella Tabella di cui al paragrafo 2 bis, sono quelli di IFR notturno ed avvicinamenti in Cat. I mediante ILS. Gli equipaggiamenti aggiuntivi richiesti per le ulteriori condizioni di volo sono indicati nei paragrafi 7 e 8 del presente capitolo.

2.4 Gli equipaggiamenti richiesti per [l'impiego in attività di Lavoro Aereo sono stabiliti dall'ENAC in relazione al tipo di velivolo ed al tipo di impiego a partire da quelli applicabili alla attività Turismo.]

2.5 Gli equipaggiamenti richiesti per [l'impiego in attività aeroscolastica sono quelli richiesti per l'attività Turismo, con] l'aggiunta delle voci 8, 9, 10 della Tabella di cui al paragrafo 2 bis per quelli con massa massima al decollo di 5700 kg o inferiore

2 bis. Tabella degli equipaggiamenti

[voce	Equipaggiamenti richiesti per l'attività Turismo	Turismo	
		Peso max ≤ 5700 (kg)	Peso max > 5700 (kg)
1	Impianto indipendente indicatore della velocità relativa all'aria, con tubo di pitot riscaldato	-	1
2	<i>(disponibile)</i>	-	-
3	<i>(Disponibile)</i>	-	-
4	Impianto indicatore della velocità relativa all'aria	1	-
5	<i>(disponibile)</i>	-	-
6	<i>(Disponibile)</i>	-	-
7	Altimetro di precisione (sensibile) secondo paragrafo 9.18	1	2
8	Indicatore di velocità verticale (variometro)	-	1
9	Indicatore di sbandamento	-	1 (b)
10	Indicatore giroscopico di virata (v. voci 13 e 15)	-	1 (b, c)
11	Indicatore giroscopico di direzione (girodirezionale) (v. voci 13 e 15)	-	1
12	Indicatore giroscopico di assetto laterale e longitudinale (orizzonte artificiale) (v. voci 13 e 15)	-	1
13	Indicatore di malfunzionamento dell'alimentazione degli strumenti di cui alle voci 10, 11 e 12	-	si'
14	Mezzi per indicare l'adeguatezza dei parametri delle sorgenti di energia che alimentano gli strumenti di volo	si'	si'
15	Due sorgenti indipendenti per alimentare separatamente gli strumenti di cui alle voci 10, 11 e 12	-	si'
16	Orizzonte artificiale di emergenza secondo paragrafo 9.13	-	si
17	Bussola magnetica	1	1
18	Orologio con contasecondi e pulsante di arresto	1	1
19	Indicatore temperatura aria esterna	1	1
20	Indicatore di numero di Mach (per velivoli con limitazioni espresse in tali termini)	si	si
da 21 a 42	<i>(Disponibile)</i>	-	-

(b) Gli equipaggiamenti 9 e 10 possono essere riuniti in un unico strumento (virobandometro).

(c) L'equipaggiamento 10 non è richiesto quando è installato l'equipaggiamento 16.

[voce	Equipaggiamenti richiesti per l'attività Turismo	Turismo			
				Peso max ≤ 5670 (kg)	Peso max > 5670 (kg)
43	Dispositivi di protezione equipaggiamento elettrico adeguati ai carichi ed agli impianti. Se fusibili vedere paragrafo 9.15			sì	sì
44	Luci strumenti			-	sì
45	Fanali di posizione			-	sì
46	Faro di atterraggio			-	1
47	Luci anticollisione			sì (i)	sì
48	Mezzi per osservare la presenza di formazioni di ghiaccio sulle zone dell'ala critiche dal punto di vista dell'accumulazione di ghiaccio			-	sì (f)
49	Torcia			-	sì
50	<i>(Disponibile)</i>				
51	Tergicristallo o dispositivo equivalente per ogni pilota			-	sì
52	Sedile o cuccetta per ogni persona imbarcata di età superiore ai due anni			sì	sì
53	Cintura di sicurezza per ogni persona imbarcata di età superiore ai due anni secondo paragrafo 9.1			sì	sì
54	Bretelle per equipaggio di volo secondo paragrafo 9.1			sì	sì
55	Bretelle per equipaggio di cabina secondo paragrafo 9.1			-	sì
56	Cassetta di pronto soccorso secondo paragrafo 9.2			sì ⁷	sì
57	Estintori a mano secondo paragrafo 9.3			sì ⁷	sì
58	Ascia			-	sì (g)
59	Megafono secondo paragrafo 9.16			-	sì
60	Equipaggiamenti addizionali di emergenza secondo paragrafo 9.4			-	sì (g)
61	Mezzi di informazione ai passeggeri secondo paragrafo 9.5			-	sì

(f) Per voli di notte in previste formazioni di ghiaccio.

(g) Per numero di posti per passeggeri superiore a 19.

(i) Per i velivoli omologati dopo il 31 gennaio 1997]

[voce	Equipaggiamenti richiesti per l'attività Turismo				Turismo	
					Peso max ≤ 5670 (kg)	Peso max > 5670 (kg)
62	<i>(disponibile)</i>				-	-
63	<i>(disponibile)</i>				-	-
64	<i>(disponibile)</i>				-	-
65	<i>(disponibile)</i>				-	-
66	Avvisatori di quota secondo paragrafo 9.10				sì (d)	sì (d)
67 a	Impianto avvisatore di prossimità del terreno (GPWS)				-	sì'
67 b	<i>(disponibile)</i>				-	-
68	<i>(disponibile)</i>				-	-
69	Mezzi idonei a stabilire e mantenere comunicazioni a due vie con le appropriate stazioni aeronautiche durante il volo				-	sì
70	Mezzi di navigazione autonoma oppure atti a consentire al velivolo di usufruire di radio aiuti disposti lungo la rotta prevista				-	sì
71	Mezzi idonei a rispondere ad una interrogazione di radar secondario di sorveglianza, con capacità automatica di messaggio di quota				-	sì
72	Mezzi idonei a consentire al velivolo di effettuare un avvicinamento in Cat. I mediante ILS				-	sì
73	<i>(disponibile)</i>				-	-
74	Mezzi per illuminare i compartimenti passeggeri				-	sì
75	Impianto Anticollisione in Volo (ACAS II) secondo paragrafo 9.19				-	sì'
76	Microfoni per l'equipaggio di volo sostenuti da asta o laringofoni				-	sì]

(d) per velivoli turbogetto

3. Equipaggiamenti aggiuntivi per i voli in VFR

3.1 VFR diurno senza riferimenti visivi al suolo

Gli equipaggiamenti aggiuntivi, per i voli in VFR diurno, effettuati senza riferimenti [visivi al suolo, dei velivoli impiegati in attività Turismo con peso massimo al decollo di 5700 kg o inferiore sono indicati nelle voci 11, 13 (solo per la voce 11), 18, 69 e 70 della tabella degli equipaggiamenti di cui al paragrafo 2 bis, e nella voce 19 della tabella dei requisiti aggiuntivi di navigabilità di cui al paragrafo 10.6.

3.2 VFR notturno

Gli equipaggiamenti aggiuntivi, per VFR [notturno dei velivoli impiegati in attività] Turismo con peso massimo al decollo di 5700 kg o inferiore sono indicati nelle voci 1 (al posto di 4), 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15 (solo per i plurimotori), 18, 44, 45, 46 (uno), 47, 48 (solo per voli in previste formazioni di ghiaccio), 49, 69, 70, 71 e 74 della tabella degli equipaggiamenti di cui al paragrafo 2 bis, e nella voce 19 della tabella dei requisiti aggiuntivi di navigabilità di cui al paragrafo 10.6.

Deve essere disponibile una 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 tabella dei requisiti aggiuntivi di navigabilità di cui al paragrafo 10.6.

Inoltre ciascun velivolo deve essere dotato di un radiofaro di emergenza di sopravvivenza (ELT (S)).

Gli equipaggiamenti 9 e 10 possono essere riuniti in un unico strumento (virobandometro).

L'equipaggiamento 10 non è richiesto quando è installato l'equipaggiamento 16 della Tabella di cui al precedente paragrafo 2 bis.

4. Equipaggiamenti aggiuntivi per i voli in IFR diurno

Gli equipaggiamenti aggiuntivi, per i voli in [IFR diurno dei velivoli impiegati in attività Turismo con peso massimo al decollo di] 5700 kg o inferiore, sono indicati nelle voci 1 (al posto di 4), 7 (secondo altimetro), 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15 (solo per plurimotori), 18, 44, 69, 70, 71 e 74 della tabella degli equipaggiamenti di cui al paragrafo 2 bis, e nella voce 19 della tabella dei requisiti aggiuntivi di navigabilità di cui al paragrafo 10.6.

5. Equipaggiamenti aggiuntivi per i voli in IFR Notturmo

In aggiunta a quelli previsti al precedente paragrafo 4, gli equipaggiamenti per i voli di [notte dei velivoli impiegati in attività] Turismo con peso massimo al decollo di 5700 kg o inferiore, sono indicati nelle voci 45, 46 (uno), 47, 48 (solo per voli in previste formazioni di ghiaccio) e 49 della Tabella di cui al precedente paragrafo 2 bis.

6. Equipaggiamenti aggiuntivi per avvicinamenti in Cat. I mediante ILS

[Per i velivoli impiegati in attività turismo] con peso massimo al decollo di 5700 kg o inferiore che intendono effettuare avvicinamenti in Cat. I mediante ILS si applica quanto indicato alla voce 72 della tabella di cui al precedente paragrafo 2 bis.

7. Equipaggiamenti aggiuntivi per avvicinamenti in Cat. II e Cat. III

Gli strumenti, gli impianti e gli equipaggiamenti che costituiscono un complesso impiegato in operazioni di Cat. II e Cat. III debbono soddisfare individualmente e nel loro insieme i requisiti di navigabilità stabiliti dall'ENAC.

8. Equipaggiamenti aggiuntivi per voli in previste formazioni di ghiaccio

8.1 Un velivolo non puo' operare in condizioni previste o in atto di ghiaccio se non e' certificato per tale impiego ed equipaggiato come previsto dalla configurazione omologata;

8.2 Per le operazioni notturne in condizioni di ghiaccio previste o in atto, oltre a quanto previsto al punto precedente, il velivolo deve essere equipaggiato con un mezzo per illuminare o rilevare formazioni di ghiaccio. Se per questo scopo vengono usate luci, esse non devono causare abbagliamento o riflesso che renda difficoltoso lo svolgimento dei compiti dell'equipaggio.

9. Equipaggiamenti e norme particolari

9.1 Cinture di sicurezza e bretelle

(a) Per ogni persona imbarcata di età al disopra di due anni deve essere installata e disponibile una cintura di sicurezza di tipo approvato dotata di dispositivo di aggancio metallo contro metallo.

(b) Devono essere dotati di bretelle di tipo approvato:

(1) tutti i sedili:

[(i) degli alianti;

(ii) dei velivoli delle categorie Utility e Aerobatic Category Aeroplane;

(iii) (*disponibile*); e

(iv) dei velivoli di categoria Normal Category Aeroplane, con numero di posti per passeggeri pari o inferiore a 9, se certificati per la prima volta dopo il 13 marzo 1990;]

(2) i sedili anteriori o destinati all'equipaggio di volo:

[(i) dei velivoli di categoria Normal Category Aeroplane, se certificati per la] prima volta dopo il 28 luglio 1984;

(ii) dei velivoli a turbogetto;

(iii) dei velivoli con peso massimo al decollo superiore a 5700 kg;

[]

9.2 Cassetta di pronto soccorso.

[(a) Tutti i velivoli devono essere dotati di cassetta di pronto soccorso.]

(b) Il materiale sanitario contenuto nella cassetta deve essere di ottima qualità commerciale ed in quantità adeguata al numero delle persone imbarcate. La cassetta deve essere a tenuta di polvere ed umidità e deve contenere, oltre al materiale sanitario, l'elenco dettagliato di tutto ciò che è contenuto in essa e le istruzioni a stampa sul modo di medicare una ferita o di intervenire d'urgenza contro emorragie, ustioni, ecc..

9.3 Estintori a mano.

[(a) Ad eccezione di quanto riportato in c), tutti i velivoli devono essere dotati di estintori a mano di tipo approvato.]

(b) Gli estintori devono avere caratteristiche, come qui di seguito indicato:

(1) I tipi e le quantità di sostanze estinguenti devono essere adatti ai tipi di incendio che possono verificarsi dove tale sostanza estinguente viene usata.

(2) Gli estintori, il cui impiego è previsto nei compartimenti delle persone, devono essere tali da rendere minimo il pericolo di concentrazione di gas tossici.

[]

(3) Deve esserci almeno un estintore a mano convenientemente ubicato in cabina piloti.

(4) Deve esserci almeno il seguente numero di estintori a mano, convenientemente ubicati nei compartimenti passeggeri:

Numero di passeggeri	Numero minimo di estintori a mano
da 10 a 30	1
da 31 a 60	2
da 61 a 200	3
da 201 a 300	4
da 301 a 400	5
da 401 a 500	6
da 501 a 600	7
601 o più	8

(5) Deve esserci almeno un estintore a mano convenientemente ubicato in ogni compartimento merci di classe A o di classe B, ed ogni compartimento merci di classe E accessibile all'equipaggio durante il volo.

(6) Deve esserci almeno un estintore a mano convenientemente ubicato nelle cucine poste ad un livello superiore a quello della cabina passeggeri, ed uno nelle cucine poste ad un livello inferiore.

[(c) Esenzioni dal presente requisito possono essere concesse ai velivoli monoposto e biposto omologati precedentemente al 9 Luglio 1993 in categoria Aerobatic per i quali, in relazione alla configurazione di cabina certificata, non sia possibile prevedere idonee installazioni approvate.]

9.4 Equipaggiamenti addizionali di emergenza.

[Tutti i velivoli impiegati in attività Turismo con più di 19 posti per passeggeri devono essere dotati di equipaggiamenti addizionali per l'evacuazione di emergenza.]

9.5 Mezzi di informazione ai passeggeri.

[(a) Tutti i velivoli plurimotori impiegati in attività Turismo con compartimento passeggeri separato dalla cabina piloti devono essere dotati di mezzi approvati per l'informazione ai passeggeri dell'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza e del divieto di fumare.

9.6 (disponibile)

9.7 (disponibile)

9.8 (disponibile)

9.9 (disponibile)]

9.10 *Avvisatori di quota.* Tutti i velivoli a turbogetto devono essere equipaggiati con un impianto o dispositivo approvato di avviso quota. L'impianto o dispositivo di avviso quota deve essere in grado di:

(a) avvisare il pilota all'avvicinarsi di un'altitudine preselezionata;

(b) avvisare l'equipaggio con almeno un allarme sonoro nelle fasi di allontanamento dall'altitudine preselezionata.

[9.11 *Impianto avvisatore di prossimità del terreno (GPWS)*

a) Tutti i velivoli a turbina, di massa massima al decollo maggiore di 5700 kg, o con una configurazione di cabina con più di 9 posti per passeggeri, devono essere equipaggiati con un impianto approvato di avviso di prossimità di terreno (GPWS).

b) A partire da due anni dalla data di pubblicazione del presente emendamento 54, tutti i velivoli a turbina, aventi massa massima al decollo maggiore ai 5700 kg od una configurazione di cabina con più di 9 posti per passeggeri, devono essere equipaggiati con un impianto avviso e rappresentazione del terreno che include una funzione di previsione dei pericoli derivanti dalla conformazione orografica situata davanti alla prua del velivolo.]

c) L'impianto approvato di avviso di prossimità del terreno richiesto da questo paragrafo deve fornire all'equipaggio in maniera automatica, utilizzando segnali acustici che possono essere integrati da segnali visivi, avvisi tempestivi e distinti di eccessivo rateo di discesa, eccessiva prossimità del suolo, perdita di quota dopo decollo o riattaccata, erronea configurazione d'atterraggio e volo a quote inferiori a quelle del sentiero di atterraggio.

[]

d) L'impianto di avviso e rappresentazione del terreno deve fornire all'equipaggio, in maniera automatica, utilizzando segnali acustici, visivi ed uno schermo di Rappresentazione della Situazione Orografica:

- 1) tempo di avviso sufficiente ad evitare collisioni con il terreno;
- 2) capacità di prevedere l'orografia del terreno posto innanzi al velivolo e di mantenere il relativo margine di sicurezza.

[9.12 (disponibile)]

9.13 *Orizzonte artificiale.*

a) Devono essere equipaggiati, in aggiunta agli orizzonti artificiali per i piloti, con un ulteriore strumento di tale tipo:

[(1) (disponibile)]

[(2) tutti i velivoli a turbina con piu' di] 9 posti per passeggeri, oppure con peso massimo al decollo superiore a 5700 kg;

(b) le caratteristiche di questo ulteriore strumento devono essere tali che:

(1) sia alimentato da una sorgente indipendente dall'impianto di generazione elettrica;

(2) continui a funzionare affidabilmente per almeno 30 minuti dopo una avaria totale dell'impianto di generazione elettrica;

(3) funzioni indipendentemente da qualsiasi altro impianto di indicazione di assetto;

(4) funzioni senza necessità di selezione dopo una avaria totale dell'impianto di generazione elettrica;

(5) sia situato sul pannello strumenti in una posizione accettabile dall'ENAC e tale da essere chiaramente visibile ed usabile da entrambi i piloti dai rispettivi posti di pilotaggio;

(6) sia illuminato in modo appropriato in tutte le condizioni di impiego.

[9.14 (disponibile)]

9.15 *Protezioni elettriche con fusibili.* Se la protezione è realizzata mediante fusibili da sostituire in volo, dovrà essere imbarcata una scorta di fusibili di ricambio pari a:

[(a) per velivoli impiegati in attività turismo con peso massimo al decollo] superiore a 5700 kg:

- fusibili in numero approvato per il particolare velivolo;

(b) per tutti gli altri velivoli:

- una serie di fusibili di ricambio oppure 3 fusibili di ricambio per ciascuna portata.

[9.16 *Megafono.* I velivoli impiegati in attività turismo con peso massimo al decollo superiore a 5700 kg devono essere dotati di] un megafono se il numero di posti per

passeggeri è compreso tra 61 e 99 e di due megafoni se il numero di posti per passeggeri supera 99

9.17 *Impianto Anti Collisione in Volo (ACAS II)*

(a) Tutti i velivoli a turbina, di massa [massima al decollo maggiore ai 5700 kg, o con una configurazione di cabina con più di 9 posti per passeggeri, devono essere equipaggiati con un Impianto Anti Collisione in Volo di tipo approvato con prestazioni minime equivalenti a quelle del sistema ACAS II.

(b) (disponibile);]

(c) Le caratteristiche minime dell'impianto sono descritte nel capitolo IV del volume IV dell'Annesso 10 ICAO, *Surveillance Radar and Collision Avoidance System.*

9.18 *Altimetri*

(a) Gli altimetri con presentazione con tamburo e indice nei quali il tamburo non riporta l'indicazione completa della quota, non soddisfano piu' il presente [requisito per i voli IFR.

(b) Gli altimetri con presentazione a tre indici non soddisfano piu' il presente requisito per i voli IFR per i seguenti tipi di aeroplani a partire dalle date *indicate*: (3) velivoli con massa massima al decollo maggiore di 5700 kg a partire dal primo gennaio 2001;

(4) velivoli a turbina con massa massima al decollo minore o uguale a 5700 kg a partire dal primo gennaio 2002.]

10. Requisiti operativi addizionali

10.1 Nel presente paragrafo sono contenuti i requisiti operativi addizionali per i velivoli, con le relative date di entrata in vigore ed in accordo al tipo di impiego cui sono destinati.

10.2 I velivoli non possono essere impiegati in attività Lavoro Aereo, Aeroscolastica e Turismo se non soddisfano i requisiti contenuti nella tabella di cui al paragrafo 10.6.

[10.3 I velivoli omologati nella categoria Large Aeroplane non possono essere impiegati nel trasporto pubblico (TP) se non soddisfano i requisiti contenuti nella JAR 26 nella versione identificata nel Capitolo 11/B del presente Regolamento, con le aggiunte e le integrazioni elencate nel seguito:]

(a) il mezzo per localizzare le uscite di emergenza in condizioni di fumo in cabina prescritto da JAR-OPS 1.815(a)(1)(vi) e dal paragrafo 9.4(a) del presente Regolamento e' costituito da un percorso di emergenza conforme al paragrafo JAR 25.812(e) in vigore alla data del 16/06/86 (amdt 86/1) o Change 12;

(b) per i velivoli con una configurazione di cabina con piu' di 19 ma non superiore a 30 posti passeggeri, il paragrafo JAR-26.160 si applica a partire dal 1° maggio 2004;

(c) per i velivoli con una configurazione di cabina non superiore a 30 posti passeggeri, il paragrafo JAR-26.150(b) si applica a partire dal 1° maggio 2004;

(d) il paragrafo JAR-26.100 si applica a tutte le configurazioni approvate dopo il 16/10/1987;

(e) ad eccezione di quanto previsto nel successivo paragrafo 10.3 f) debbono essere presentate in forma bilingue italiano-inglese o in pittogrammi tutte le targhette e le marcature che riguardano:

- (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;

(f) nell'applicare il precedente paragrafo 10.3 e) e' accettabile l'uso della parola "EXIT" in luogo della parola "USCITA". [Per tutte le altre targhette e marcature di cui al paragrafo 10.3.e) e' accettabile l'omissione della lingua italiana in caso di velivoli impiegati con continuita' al di fuori del territorio nazionale;]

(g) i pannelli di accesso ai serbatoi del combustibile dei velivoli a turbina con più di 30 posti per passeggeri oppure con peso

massimo al decollo superiore a 15.000 kg devono rispondere ai requisiti:

(1) del paragrafo 25.963(g) della JAR-25, in vigore alla data dell'8/3/1993 (Amdt. 93/1); oppure

(2) del paragrafo FAR 25.963(e) emendamento 25-69 della FAR 25 per i velivoli la cui domanda di rilascio del certificato di omologazione del tipo basico e' anteriore all'8/3/1993;

(h) l'impianto avviso ai passeggeri installato secondo JAR-OPS 1.695 *Public Address System e paragrafo 9.6 (voce 62 della tabella del paragrafo 2 bis)* deve rispondere al requisito JAR 25.1423(a) dell'emendamento 91/1 alla JAR 25;

(i) nell'applicazione del paragrafo JAR 26.150(e)(1) devono essere rispettate le seguenti disposizioni:

(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 toletta;

(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 CIGARETTES DISPOSAL";

(3) Un posacenere autocontenitore rimuovibile deve essere installato vicino e sul lato entrata di ogni porta delle toilette. Un solo posacenere può servire per più di una porta se esso è posto in posizione tale che possa essere chiaramente visto, dal lato cabina, da ognuna delle porte toilette servite da tale posacenere;

(l) ogni velivolo deve essere equipaggiato con un impianto allarme sonoro velocita' che soddisfi i requisiti contenuti nella parte JAR 25.1303(c)(1) del presente Regolamento;

[]

10.4 I velivoli non appartenenti alla categoria Large Aeroplane adibiti ad operazioni di trasporto pubblico (TP) non possono essere impiegati in operazioni di trasporto pubblico se non soddisfano i

requisiti contenuti nella tabella di cui al paragrafo 10.6.

10.5 Disponibile

10.6 Tabella dei requisiti operativi addizionali

voce	Requisiti operativi addizionali	Trasporto Pubblico			Turismo Lavoro Aereo Attività aeroscolastica
1	Indicatore temperatura aria carburatore per ogni motore alternativo	1			1 ^a
2	Indicatore temperatura teste cilindri per ogni motore alternativo raffreddato ad aria	1			1 ^b
3	Indicatore temperatura liquido di raffreddamento per ogni motore raffreddato a liquido	1			1
4	Indicatore temperatura olio per ogni motore	1			1
5	Indicatore pressione combustibile per ogni motore alternativo alimentato con pompa	1			1
6	Indicatore pressione di alimentazione per ogni motore alternativo di altitudine e per ogni motore normale quando accoppiato ad elica a passo variabile	1			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			1 ^a
8	Indicatore pressione olio per ogni motore con impianto a pressione	1			1
9	Indicatore quantità combustibile per ogni serbatoio	1			1
10	Mezzo per indicare a terra la quantità di olio per ogni serbatoio	1			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			1
12	Indicatore giri per ogni motore	1			1]

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

^b Per velivoli muniti di flabelli

voce	Requisiti operativi addizionali	Trasporto Pubblico			Turismo Lavoro Aereo Attività Aeroscolastica
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			sì
16	Indicatore di elica in passo reverso per ogni elica munita dell'impianto relativo	1			1
17	Indicatore posizione carrelli, con (o senza) allarme se il carrello è di tipo retrattile	sì			Sì (senza)
18	Sorgente di energia elettrica adeguata per alimentare le utenze elettriche e radio	-			sì ^c
19	Generatori di adeguata capacità	sì			-
20	Allarme sonoro velocità secondo JAR 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 10.3(i)	-			sì

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

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

CAPITOLO D
PESO E CENTRAGGIO
DELL'AEROMOBILE - CARICAMENTO

1. Peso e centraggio

Il peso e centraggio degli aeromobili impiegati in attività di Trasporto Pubblico è disciplinato nelle relative sottoparti J delle JAR OPS 1 e 3.

1.1 Il peso del velivolo nell'impiego, per le condizioni reali al decollo e previste in volo e all'atterraggio, non deve superare i valori massimi indicati nel manuale di volo.

1.2 Il baricentro del velivolo, nelle varie

1.5 Pesi dell'aeromobile

1.5.1 Nello specchio che segue sono riportati i pesi caratteristici del velivolo dei quali si deve tener conto durante l'impiego per le operazioni di pesata, centraggio e caricamento. Le definizioni di tali pesi sono date nella Terminologia Normativa (Titolo Primo Parte 10 - Capitolo A).

1.5.2 Specchio riassuntivo dei pesi a vuoto del velivolo:

Peso a vuoto di costruzione		Struttura Motori Arredamento Equipaggiamenti integranti della versione Liquidi in impianti chiusi (idraulici)
Peso a vuoto di consegna	Peso a vuoto base (oppure Peso a vuoto base di flotta)	Combustibile, lubrificante e liquido iniezione non consumabili Acqua da bere e lavarsi non consumabile Acqua gabinetti e relativi prodotti chimici Equipaggiamenti base di emergenza, estintori, razzi, ecc. Buffet e strutture bar e cucina Equipaggiamenti elettronici
Peso a vuoto di impiego	Peso di decollo d'impiego	Varianti alle dotazioni tipo Dotazioni di impiego Manuali, equipaggiamenti navigazione Equipaggio di condotta e relativo bagaglio Equipaggio di cabina e relativo bagaglio Lubrificante consumabile Liquidi iniezione consumabili Paratie mobili di cabina Equipaggiamenti per il servizio di cibi e bevande Cibi e bevande Acqua usabile per bere e per i servizi Equipaggiamenti di emergenza di impiego Mezzi per contenere ed ancorare il carico (se usati)
		Carico utile di impiego Carico pagante Passeggeri Bagaglio passeggeri Carico

1.6 *Pesi dei passeggeri.* Per calcolare il carico dei passeggeri l'esercente può scegliere fra l'uso del peso effettivo dei passeggeri oppure l'uso dei pesi standard stabiliti al paragrafo 1.6.2 o determinati in accordo a quanto previsto al paragrafo 1.8. Qualora si tratti di un carico di passeggeri che notoriamente non abbiano un peso medio aggirantesi intorno allo standard, (ad esempio squadra sportiva, ecc.) dovrà essere adottato il metodo di cui al paragrafo 1.6.3 seguente.

1.6.1 *Peso effettivo dei passeggeri.* Il peso effettivo dei passeggeri può essere determinato mediante pesata, prima dell'imbarco, di ciascun passeggero e dei relativi effetti personali compreso il bagaglio a mano. Il peso effettivo dei passeggeri può anche determinarsi chiedendo a ciascun passeggero quale è il suo peso e aggiungendo a detto valore una costante prestabilita ed approvata per tener conto degli effetti personali e del bagaglio a mano.

1.6.2 *Pesi standard dei passeggeri.* Per i passeggeri possono essere adottati i seguenti pesi standard comprendenti gli effetti personali e il bagaglio a mano:

[1.6.2.1 Adulti (età superiore ai 12 anni) kg 84.]

1.6.2.2 Ragazzi (età compresa tra i 2 ed i 12 anni) kg 35.

1.6.2.3 Bambini (età inferiore ai 2 anni): il peso dei bambini è compreso nel peso standard dell'accompagnatore. I bambini che occupano un posto passeggeri separato vanno considerati ai fini del peso standard come i ragazzi di età compresa tra i 2 e i 12 anni.

1.6.3 *Gruppi di passeggeri di peso non standard.* Quando un carico di passeggeri è composto in parte notevole da squadre atletiche o altro gruppo speciale il cui peso sia più grande o più piccolo della media, verranno adottati i pesi effettivi dei passeggeri. Quando un tale gruppo forma solo una parte del carico totale dei passeggeri, devono essere adottati i pesi effettivi per detto gruppo e per il rimanente

del carico passeggeri possono essere adottati i pesi effettivi o i pesi standard. In questi casi, dovrà farsi una annotazione sul manifesto di carico, indicando il numero di persone del gruppo e identificando il gruppo (cioè: squadra di calcio, ecc.).

1.7 *Peso del bagaglio passeggeri stivato.* Per calcolare il carico dei bagagli stivati l'esercente può, nel caso di aeromobili con più di 19 posti passeggeri, scegliere tra l'uso del peso effettivo dei bagagli e l'uso dei pesi standard dei bagagli, di cui rispettivamente ai paragrafi 1.7.1 e 1.7.2 seguenti. Per aeromobili con 19 o meno posti passeggeri deve essere usato il peso effettivo di cui al paragrafo 1.7.1.

1.7.1 *Peso effettivo del bagaglio passeggeri stivato.* Il peso effettivo dei bagagli stivati deve essere determinato mediante pesata diretta prima dell'imbarco.

1.7.2 *Pesi standard del bagaglio passeggeri stivato.* Il peso standard del bagaglio stivato è riportato nella seguente tabella:

Tipo di volo	Peso standard del bagaglio stivato
Nazionali	11 kg
All'interno della Unione Europea	13 kg
Intercontinentali	15 kg
Altri voli	13 kg

[1.8 Un esercente che intenda utilizzare pesi standard diversi da quelli riportati nei paragrafi 1.6.2 e 1.7.2 deve sottoporre alla preventiva approvazione dell'ENAC un dettagliato piano di rilevazione dei pesi che applichi un metodo di analisi statistica accettato dall'ENAC. Dopo la verifica e l'approvazione da parte dell'ENAC dei risultati del piano di rilevazione i pesi standard revisionati sono applicabili solo a detto esercente e possono essere utilizzati]

esclusivamente in circostanze conformi con quelle della rilevazione effettuata. Qualora risultassero valori dei pesi più alti di quelli riportati nei paragrafi 1.6.2 e/o 1.7.2 dovranno essere utilizzati detti valori più alti.

1.9 *Peso dei membri dell'equipaggio.* Per i membri dell'equipaggio possono essere adottati i pesi effettivi oppure pesi standard.

1.9.1 I pesi effettivi devono essere determinati mediante pesata diretta dei membri dell'equipaggio e dei rispettivi effetti personali.

1.9.2 I pesi standard da adottare, ivi compresi gli effetti personali ed il bagaglio a mano, sono:

1.9.2.1 Membri dell'equipaggio di condotta: 85 kg.

1.9.2.2 Assistenti di volo: 75 kg.

1.10 *Peso dei bagagli dell'equipaggio.* Per il bagaglio dell'equipaggio stivato, può essere adottato il peso effettivo oppure un peso standard approvato.

1.11 *Peso dei liquidi.* Per calcolare il peso dei liquidi imbarcati l'esercente può seguire uno dei metodi seguenti:

1.11.1 Misura diretta del peso effettivo;

1.11.2 Misura dei volumi di liquido imbarcato e successiva conversione in peso mediante un fattore di conversione approvato che tenga conto delle variazioni di densità.

2. Caricamento del velivolo

2.1 *Generalità.* Il caricamento del velivolo, nei limiti consentiti, deve essere effettuato nel rispetto di quanto segue:

2.1.1 il carico specifico sui pavimenti non deve superare i valori massimi indicati nel manuale di volo;

2.1.2 il carico deve essere vincolato con sicurezza ed i vincoli devono essere tali da supportare le sollecitazioni previste in volo ed al suolo;

2.1.3 il carico non deve, per i suoi vincoli, forma e natura, danneggiare il velivolo, le persone a bordo ed al suolo,

nonché compromettere l'impiego del velivolo stesso;

2.1.4 il carico deve essere disposto in modo da non ostruire le uscite normali e di emergenza nonché i passaggi per accedere a tali uscite da qualunque posto dei passeggeri e dell'equipaggio;

2.1.5 l'esercente deve dimostrare che il sistema di caricamento adottato tiene conto delle massime escursioni del baricentro che possono aversi durante il volo a causa di qualcuna o di tutte le combinazioni delle seguenti variabili:

2.1.5.1 Il movimento di un numero di passeggeri e di assistenti di volo eguale alla capacità dei salottini o gabinetti, dal loro normale posto in cabina a tali salottini o gabinetti. Se la capacità di tali compartimenti è limitata ad una persona, verrà considerato il movimento di un passeggero o di un assistente di volo, scegliendo quello che influisce più sfavorevolmente sulla posizione del baricentro. Quando la capacità del gabinetto o del salottino è di due o più persone, potrà essere considerato il movimento di quel numero di passeggeri o di assistenti di volo da posizioni uniformemente distribuite lungo l'aeromobile. Qualora alcuni sedili siano non occupabili, si dovrà considerare il movimento di passeggeri o assistenti di volo uniformemente distribuiti solo nella parte effettivamente occupata dell'aeromobile. Verranno considerati gli spostamenti massimi degli assistenti di volo che esplicano le proprie mansioni entro la cabina. Le varie condizioni saranno combinate in modo da determinare l'effetto più sfavorevole sul baricentro. Di ciò si terrà conto nello sviluppo del foglio di carico e centraggio, per assicurare che in ogni momento del volo l'aeromobile sarà caricato entro i limiti approvati.

2.1.5.2 Nella determinazione dell'escursione del baricentro deve tenersi conto della possibile variazione della posizione del baricentro dovuta alla retrazione del carrello.

2.1.5.3 Nella determinazione della escursione del baricentro deve tenersi conto dell'effetto che il consumo del combustibile fino alla riserva prescritta, o fino ad una riserva minima stabilita dall'esercente, può avere sulla posizione del baricentro.

2.1.6 Nella compilazione del foglio di carico e centraggio di cui al paragrafo 2.2 seguente si può prevedere una maggiorazione di peso in kg uguale al 2% della potenza totale al decollo espressa in CV, da aggiungersi al peso di decollo d'impiego, per tenere conto del combustibile consumato durante il rullaggio e durante la prova motori.

2.2 *Foglio di carico e centraggio*

2.2.1 Per i velivoli nei quali le possibilità di distribuzione del carico possono comportare posizioni del baricentro che vadano oltre i limiti indicati nel manuale di volo, devono essere preparati, su moduli approvati, fogli di carico e centraggio che consentano di calcolare la posizione del baricentro.

[2.2.2 *(disponibile).*]

2.2.3 L'esercente, nel preparare il foglio di carico e centraggio potrà seguire un qualunque metodo, procedura, schema o criterio a condizione che, in tutte le probabili condizioni di carico che possono verificarsi durante l'impiego, non vengano mai superate le limitazioni di peso e di centraggio di cui al punto 1 precedente.

2.2.4 Il foglio di carico e centraggio può essere relativo al singolo velivolo o al tipo di velivolo e deve portare chiaramente indicato il velivolo o il tipo di velivolo al quale si riferisce.

2.2.5 Il foglio di carico e centraggio può basarsi o sul peso del singolo aeromobile quale risulta dall'ultimo Rapporto di pesata allegato al manuale di volo o sul peso medio di flotta.

2.2.6 Se necessario, tutti i sedili, compartimenti o altre zone di carico, devono essere contrassegnati in modo da rendere immediata la identificazione della corrispondenza con sedili, compartimenti e zone di carico elencati nel foglio di carico adottato.

2.2.7 Qualora per un dato volo sia prevista la non occupazione di alcuni sedili, compartimenti o zone di carico, questi debbono essere opportunamente contrassegnati e forniti di dispositivi idonei ad assicurare che non siano occupati durante il volo specificato.

[2.3 *(disponibile)*]

2.4 *Trasporto di merci pericolose.* Non è consentito il trasporto di esplosivi o altri articoli pericolosi, all'infuori di quelli necessari per il funzionamento o la navigazione dell'aeromobile o per la sicurezza del personale e dei passeggeri, a meno che il trasporto di tali articoli sia approvato dall'ENAC.]

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, il velivolo 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 velivolo 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 Ai sensi del Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Parte M.A.202, l'esercente deve comunicare] all'ENAC gli incidenti e gli inconvenienti che si manifestano nell'impiego e in manutenzione e che hanno o potrebbero avere impatto sulle condizioni di navigabilità.

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. 2042/2003 Parte M.A.202, 1702/2003, 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 di trasporto pubblico debbono essere dotati di una Lista Equipaggiamenti Minimi (MEL) approvata delle inefficienze ammesse. Di tale elenco possono, a richiesta, essere dotati anche gli altri aeromobili.

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 di trasporto pubblico, 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

La Lista Equipaggiamenti Minimi (MEL) deve essere predisposta dall'esercente sulla base della corrispondente Lista base (Master [MEL) ritenuta accettabile dall'ENAC. La MEL deve essere sottoposta all'ENAC per] l'approvazione. In ogni caso nella Lista Equipaggiamenti Minimi non può essere prevista l'inefficienza di:

(a) strumenti ed equipaggiamenti che sono specificatamente richiesti dai regolamenti di certificazione di tipo e che sono essenziali per un impiego sicuro in qualsiasi condizione di volo;

(b) strumenti ed equipaggiamenti richiesti [essere operativi da una P.A.; e]

(c) strumenti ed equipaggiamenti richiesti per la specifica condizione di volo prevista.

La Lista dovrà identificare le inefficienze ammesse, i modi per sopperirle e i termini temporali ed operativi per la loro eliminazione.

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) 2042/2003 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 pubblico, lavoro aereo e aeroscolastica.]

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. 2042/2003 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. 2042/2003 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.

[]

CAPITOLO A
MANUTENZIONE

1. Generalità

[La manutenzione è definita nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003.]

2. Manutenzione effettuata da imprese nazionali

I lavori di manutenzione su aeromobili immatricolati in Italia devono essere effettuati in accordo con quanto segue:

(a) la manutenzione e la approvazione per la riammissione in servizio di aeromobili utilizzati in attività di trasporto pubblico, e [delle relative parti e pertinenze, devono essere effettuate da imprese approvate dall'ENAC in accordo al regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Parte-145 ed in possesso di certificato di] approvazione in corso di validità con le necessarie abilitazioni;

(b) la manutenzione e la approvazione per la riammissione in servizio di aeromobili classificati come "Large aircraft" in accordo al Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 ed utilizzati in attività diverse dal [trasporto pubblico, e delle relative parti e] pertinenze, devono essere effettuate:

[(1) da imprese di cui al precedente paragrafo 2(a);]

ovvero

[(2) fino al 27 settembre 2008, se non] diversamente stabilito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 come revisionato, e salvo quanto previsto in Quarto/42/B/2.18.1.2, da:

(i) ditte di costruzione del prodotto o della parte certificate dall'ENAC in accordo alla Regolamento della Commissione (CE) 1702/2003 Parte 21 in possesso di certificato di approvazione in corso di validità con le necessarie abilitazioni, ovvero

(ii) ditte di manutenzione certificate dall'ENAC in accordo al Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 Parte M Capitolo F ovvero ai paragrafi 1.2, e seguenti, del titolo Quarto/42/B del presente regolamento in possesso di certificato in corso di validità con le necessarie abilitazioni, con l'eccezione che la piccola manutenzione può essere effettuata dallo stesso esercente, certificato in accordo con Quarto/42/E

[(c) la manutenzione e la approvazione per] la riammissione in servizio di aeromobili utilizzati in attività diverse dal trasporto pubblico, ovvero non classificati come "Large aircraft" in accordo al Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003, e delle relative parti e pertinenze, devono essere effettuate:

[(1) da imprese di cui al precedente paragrafo 2(a); ovvero;]

[(2) da imprese approvate dall'ENAC in accordo col regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Annesso I Parte M] Capitolo F ed in possesso di certificato di approvazione in corso di validità con le necessarie abilitazioni; ovvero

[(3) fino al 27 settembre 2008, se non] diversamente stabilito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 come revisionato, e salvo quanto previsto in Quarto/42/B/2.18.1.2, da :

(i) ditte di cui al precedente paragrafo 2(b)(2)(i) del presente capitolo;

ovvero

(ii) ditte di manutenzione certificate dall'ENAC in accordo ai paragrafi 1.2, e seguenti, del titolo Quarto/42/B del presente regolamento, in possesso di certificato idoneità tecnica in corso di validità con le necessarie abilitazioni, con l'eccezione che la piccola manutenzione può essere effettuata dallo stesso esercente, certificato in accordo con Quarto/42/E.

[(4) dal 28 settembre 2008, e come applicabile in relazione alla specifica attività di impiego cui l'aeromobile è destinato, da personale in possesso delle appropriate certificazioni, approvazioni e/o licenze in corso di validità con le necessarie abilitazioni o riconosciuto in accordo al Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Parte M capitolo H.]

(d) la manutenzione e la approvazione per la riammissione in servizio dei paracadute da salvataggio devono essere effettuate:

(1) da imprese approvate dall'ENAC in possesso di uno dei certificati approvazione, con le appropriate abilitazioni, riportati nei precedenti paragrafi 2(c)(1) o 2(c)(2) del presente capitolo come applicabile;

ovvero,

(2) fino al 27 Settembre 2008, salvo se diversamente stabilito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003, da:

(i) ditte di cui al precedente paragrafo 2(b)(2)(i) del presente capitolo;

ovvero

(ii) ditte approvate dall'ENAC in possesso di un certificato di idoneità tecnica quale Centro Verifica e Ripiegamento Paracadute (CVRP) rilasciato in accordo alla Circolare ENAC NAV-16, ultima revisione approvata;

(e) la manutenzione e la approvazione per la riammissione in servizio dei paracadute civili ausiliari devono essere effettuate da:

(1) ditte approvate dall'ENAC in possesso di un certificato di idoneità tecnica quale Centro Verifica e Ripiegamento Paracadute (CVRP) rilasciato in accordo alla Circolare ENAC NAV-16, ultima revisione approvata,

ovvero

(2) ditte di cui ai precedenti paragrafi 2(c)(1) o 2(c)(2) del presente capitolo, come applicabile.

[(f) nel caso di aeromobili immatricolati in Italia che rientrano nell'Annesso II del Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo (CE) 1592/2002, e delle relative parti e pertinenze, i requisiti delle sezioni A e B della Parte 145 o Parte M Capitolo F del Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 sono da intendersi nel seguente modo:]

[(1) Laddove nella regolamentazione comunitaria ci si riferisce ad EASA in qualità di autorità competente per la specifica attività approvative o l'emissione della documentazione/approvazione, si intenderà ENAC;]

[(2) Il certificato di rilascio in servizio dopo manutenzione su tali aeromobili sarà rilasciato dalla Ditta approvata a Parte 145 o Parte M Capitolo F secondo le modalità ivi fissate e deve contenere una dichiarazione di manutenzione nella quale sia chiaramente riportato che i lavori di manutenzione cui si riferisce sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145 o Parte M Capitolo F secondo quanto specificato nel Regolamento Tecnico ENAC Terzo/31/A ed in relazione a quei lavori l'aeromobile è considerato pronto per la riammissione in servizio;]

[(3) La manutenzione delle parti e pertinenze installabili esclusivamente su tali aeromobili sarà rilasciata dalla Ditta approvata a Parte 145 o Parte M Capitolo F utilizzando il Modello EASA Form 1 riportando al campo 13 dello stesso la seguente dichiarazione:]

“ Items described in this certificate are approved in accordance with ENAC national regulation only (Gli elementi identificati in questo certificato sono approvati esclusivamente in accordo alla regolamentazione nazionale ENAC)”

[(4) per quanto riguarda il personale che esegue e delibera la manutenzione, esso deve possedere un Certificato di Idoneità tecnica quale certifying staff emesso in accordo al Regolamento Tecnico ENAC Quarto/41. Il possesso della appropriata licenza rilasciata ai sensi della Parte 66 è considerato titolo equivalente al Certificato di Idoneità tecnica quale certifying staff emesso in accordo al Regolamento Tecnico ENAC Quarto/41.]

3. Manutenzione effettuata da imprese estere

I lavori di manutenzione su aeromobili immatricolati in Italia da parte di imprese estere devono essere effettuate in accordo con quanto segue:

(a) la manutenzione e le approvazioni per la riammissione in servizio di aeromobili utilizzati in attività di trasporto pubblico e relative parti e pertinenze, devono essere [effettuate da imprese approvate in accordo col regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Parte 145, in possesso di certificato di approvazione in corso di validità con le necessarie abilitazioni, rilasciato dalla EASA o dalla competente Autorità di uno Stato membro dell'Unione Europea (UE) o dell'EASA, qualora per detti Stati non sia stato emesso un provvedimento limitativo del mutuo riconoscimento delle certificazioni di cui all'articolo 8 del Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo (CE) 1592/2002;

(b) la manutenzione e la approvazione] per la riammissione in servizio di aeromobili classificati come "Large aircraft" in accordo al Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 ed utilizzati in attività diverse dal trasporto pubblico, e delle relative parti e pertinenze, devono essere effettuate:

[(1) da imprese di cui al precedente paragrafo 3(a); ovvero]

[(2) fino al 27 settembre 2008 se non] diversamente consentito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE)

2042/2003 come revisionato, da imprese di cui ai successivi paragrafi 3(c)(2), 3(c)(3) e 3(c)(4) del presente capitolo;

(c) la manutenzione e l'approvazione per la riammissione in servizio di aeromobili utilizzati in attività diverse dal trasporto [pubblico, e delle relative parti e pertinenze devono essere effettuate:

(1) da imprese di cui al precedente paragrafo 3(a); ovvero

(2) da organizzazioni in possesso delle appropriate certificazioni in corso di validità con le necessarie abilitazioni rilasciate, in accordo al Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Parte M Capitolo F, dall'EASA o dalla competente autorità dello Stato Membro dell'Unione europea o dell'EASA, qualora per detti Stati non sia stato emesso un provvedimento limitativo del mutuo riconoscimento delle certificazioni di cui all'articolo 8 del Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo (CE) 1592/2002;

(3) fino al 27 settembre 2008 se non] diversamente consentito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) [2042/2003 come revisionato, da imprese certificate dalle competenti autorità nazionali dei Paesi coi quali esistono accordi in materia di navigabilità ed autorizzate dall'ENAC a condizione che:]

(i) le imprese siano certificate per manutenzioni e modificazioni di pari complessità e per uguali prodotti;

(ii) le modificazioni e riparazioni maggiori siano eseguite in accordo con [dati tecnici approvati dall'ENAC o, su delega dall'ENAC, dalla autorità] nazionale di navigabilità che ha certificato l'impresa; e

(iii) l'autorità nazionale di navigabilità che ha certificato l'impresa accetti di estendere sulla stessa la propria attività di sorveglianza anche alle operazioni effettuate su aeromobili immatricolati in Italia e sulle relative parti e pertinenze; [ovvero]

[(4) fino al 27 settembre 2008 se non diversamente consentito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 come revisionato, dai rispettivi costruttori, a condizione che tali costruttori siano autorizzati ad effettuare le operazioni di cui sopra dalle competenti Autorità di uno Stato col quale esistono accordi in materia di navigabilità.

(5) dal 28 settembre 2008, e come applicabile in relazione alla specifica attività di impiego cui l'aeromobile è destinato, da personale in possesso delle appropriate certificazioni, approvazioni e/o licenze in corso di validità con le necessarie abilitazioni o riconosciuto in accordo al Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Parte M Capitolo H.]

4. Manutenzione effettuata dall'esercente non certificato

[Fino al 27 settembre 2008 se non diversamente consentito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 come revisionato, operazioni di

piccola manutenzione programmata possono essere effettuate dallo stesso esercente purché la sua organizzazione soddisfi, limitatamente alle suddette operazioni, quanto richiesto per le ditte della categoria piccola manutenzione in accordo con Quarto/42/B riguardo al controllo dei lavori effettuati.]

5. Manutenzione su aeromobili non immatricolati in Italia ma comunque soggetti al controllo ENAC

I lavori di manutenzione su aeromobili non immatricolati in Italia ma comunque soggetti al controllo ENAC devono essere effettuati secondo i contenuti specificati nell'accordo per il trasferimento dei compiti e delle responsabilità di sorveglianza firmato da ENAC con la competente autorità aeronautica dello Stato di Registrazione dell'aeromobile ai sensi della Convenzione relativa alla Aviazione Civile internazionale stipulata a Chicago il 7 Dicembre 1944 come ratificata dallo Stato Italiano.

CAPITOLO B
**[NAVIGABILITA' CONTINUA DEGLI
AEROMOBILI**

(a) Per la gestione della navigabilità continua degli aeromobili immatricolati o impiegati stabilmente in Italia ovvero impiegati da esercenti italiani in attività soggette a licenza o a certificazione operativa, si applicano i pertinenti requisiti del Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Parte M:

1. per gli aeromobili impiegati in attività di Trasporto Pubblico;
2. per gli aeromobili impiegati in attività aeroscolastica e di Lavoro Aereo, secondo le modalità riportate rispettivamente nel TERZO/32/B e QUARTO/42/E del presente regolamento;
3. per tutti gli altri aeromobili, nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003, secondo modalità definite dall'ENAC.]

CAPITOLO C

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE E ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE

1. Programma di Manutenzione

1.1 L'esercente deve predisporre un programma di manutenzione dell'aeromobile e sue parti che contenga:

- gli intervalli delle operazioni di manutenzione e di revisione;
- i dettagli delle operazioni di manutenzione da eseguire per il mantenimento delle condizioni di navigabilità.

Il programma deve identificare inoltre gli interventi considerati di piccola manutenzione, ovvero di manutenzione di linea, e stabilire i criteri per la gestione delle operazioni di manutenzione straordinaria comprese le ispezioni speciali per atterraggio pesante, colpo da fulmine ecc.

1.2 Il programma di manutenzione deve essere elaborato sulla base delle documentazioni del costruttore e delle condizioni di esercizio dell'aeromobile ed è [approvato dall'ENAC.]

1.3 Nel caso in cui gli intervalli di manutenzione e revisione non siano sufficientemente indicati nei manuali per la [manutenzione, l'ENAC su proposta] dell'esercente o della ditta di manutenzione, approva i valori di tali intervalli sulla base del tipo di esperienza d'impiego dell'aeromobile o sua parte, e della esperienza dell'esercente e della ditta di manutenzione.

[1.4 E' in facoltà dell'ENAC richiedere all'esercente criteri di manutenzione più cautelativi di quelli indicati nel manuale per la manutenzione approvato quando lo ritenga necessario per ragioni di sicurezza. Limitazioni in proposito possono essere prescritte dall'ENAC per quanto concerne in special modo gli intervalli di manutenzione] propriamente detta e di revisione indicati dal costruttore allorché ricorrono le seguenti circostanze:

1.4.1 primo impiego dell'esercente di un dato tipo di aeromobile o sua parte;

1.4.2 impiego particolarmente gravoso dell'aeromobile o della parte di aeromobile;

1.4.3 inconvenienti gravi o sistematici.

[1.5 E' in facoltà dell'ENAC autorizzare] per le operazioni di manutenzione intervalli più estesi di quelli indicati nel manuale per la manutenzione quando l'esperienza dell'esercente, l'esperienza della ditta di manutenzione, ed il tipo e numero di inconvenienti manifestatisi in un determinato periodo di tempo, siano tali da poter ritenere che il livello di aeronavigabilità non venga ridotto a seguito di tali varianti.

1.6 L'esercente è responsabile del rispetto del programma di manutenzione approvato [dall'ENAC per l'aeromobile e sue parti.] L'osservanza del programma di manutenzione è attestata tramite le dichiarazioni di manutenzione/riammissione in servizio o altra ritenuta equivalente.

[1.7 Il programma di manutenzione degli aeromobili impiegati in attività di Trasporto Pubblico è predisposto e gestito dall'esercente ed approvato da ENAC in accordo ai pertinenti requisiti della Parte M.

1.8 Salvo quanto previsto al successivo paragrafo 1.9, il programma di manutenzione degli aeromobili non impiegati in attività Trasporto Pubblico è predisposto, gestito e approvato in accordo ai pertinenti requisiti della Parte M.

1.9 Il programma di manutenzione degli aeromobili non impiegati in attività Trasporto Pubblico, predisposto, gestito e approvato per la specifica marca di immatricolazione in accordo ai paragrafi da 1.1 a 1.6, 2 e seguenti, ed alle relative procedure stabilite da ENAC ed in vigore prima della data di pubblicazione dell'emendamento 54 del presente regolamento è considerato valido fino alla sua sostituzione con altro conforme a quanto previsto al precedente paragrafo 1.8, secondo modalità stabilite dall'ENAC.]

2. Variazioni al Programma di manutenzione

2.1 L' esercente può essere autorizzato ad:

- aumentare gli intervalli iniziali approvati per le operazioni di manutenzione e revisione dell'aeromobile e sue parti;
- effettuare manutenzioni o revisioni secondo criteri e procedure diverse da quelle indicate nei manuali per la manutenzione;

[purché dimostri all'ENAC che con tali varianti non venga diminuito il livello di sicurezza, e il parere del costruttore al riguardo non sia sfavorevole ai fini della sicurezza stessa.

2.2 Gli emendamenti al Programma di Manutenzione che recepiscono le su citate varianti sono approvati dall'ENAC.

2.3 E' in facoltà dell'ENAC ridurre per] motivi di sicurezza, nella misura che ritiene opportuna, il valore degli intervalli di manutenzione o revisione già approvati, specie quando il manifestarsi di dati inconvenienti persiste o tende ad aumentare.

3. Istruzioni per la manutenzione

L'esercente, nel caso esegua esso stesso la piccola manutenzione, o la ditta di manutenzione deve emettere, per la manutenzione dell'aeromobile e sue parti, e sulla base dei relativi manuali e dei bollettini emessi dal costruttore, le istruzioni circa le singole operazioni di manutenzione elencando in maniera dettagliata gli interventi, i controlli e le procedure da effettuare.

4. Dichiarazioni di manutenzione

4.1 *Aeromobili impiegati in attività trasporto pubblico.* Nessun aeromobile può intraprendere un volo dopo che sullo stesso siano stati effettuati lavori, se non è stata emessa la dichiarazione di riammissione in servizio o altra attestazione riconosciuta equivalente in accordo ai requisiti del [Regolamento della Commissione (CE) No. 2042/2003 Parte 145.]

4.2 *Aeromobili non impiegati in attività trasporto pubblico.*

Nessun aeromobile può intraprendere un volo dopo che sullo stesso siano stati effettuati lavori, se non è stata emessa la [dichiarazione di manutenzione, di riammissione in servizio o altra attestazione] riconosciuta equivalente in accordo ai requisiti del capitolo IV/42/B del presente regolamento.

4.3 L'effetto della dichiarazione di manutenzione o di altra attestazione riconosciuta equivalente viene a cessare:

(a) se la dichiarazione o l'attestazione sono rilasciate in difformità da quanto prescritto nei precedenti paragrafi 4.1 e 4.2;

(b) al termine dell'intervallo relativo all'operazione di manutenzione cui si riferisce la dichiarazione stessa;

(c) a seguito di incidente o inconveniente che richiedano interventi di manutenzione.

4.4 La dichiarazione di manutenzione o di riammissione in servizio deve essere riportata sul Quaderno Tecnico di Bordo o sul Libretto dell'aeromobile.

CAPITOLO D
**DEMOLIZIONE E
SMANTELLAMENTO DEGLI
AEROMOBILI**

1. Demolizione

Il proprietario di un aeromobile immatricolato in Italia deve ottenere l'autorizzazione dell'ENAC prima di intraprendere la demolizione ai sensi dell'art. 760 del Codice della Navigazione.

2. Smantellamento

2.1 Aeromobili periti

Il proprietario di un aeromobile già dichiarato perito ai sensi dell'art. 760 del Codice della Navigazione deve ottenere

dall'ENAC l'autorizzazione a smantellare l'aeromobile per il recupero di parti ed elementi ai fini di un futuro impiego.

2.2 Aeromobili non immatricolati

Con identiche modalità deve essere autorizzato dall'ENAC lo smantellamento effettuato sul territorio nazionale di un aeromobile non immatricolato.

3. Effettuazione dei lavori

La demolizione e lo smantellamento di un aeromobile devono essere affidati ad un'impresa in possesso di specifica approvazione dell'ENAC e devono essere effettuati in accordo alle procedure stabilite dall'ENAC.

CAPITOLO E

VOLI DI TRASFERIMENTO**1. Voli di trasferimento**

(a) Per voli di trasferimento si indicano quei voli, comprendenti una o più tratte, effettuati per trasferire un aeromobile che non risponde al momento alle applicabili norme di navigabilità, ma che sia capace di volare in condizioni di sicurezza, ad una base per l'esecuzione di riparazioni, modifiche o manutenzioni, o ad un luogo di rimessa.

(b) Nel corso di un volo di trasferimento non è consentito l'impiego in attività di trasporto pubblico, lavoro aereo e aeroscolastica.

[2. Autorizzazione al Volo di Trasferimento

(a) L'effettuazione di un volo di trasferimento deve essere approvata dall'ENAC con l'emissione di un Permesso di Volo. Per gli aeromobili immatricolati in Italia o impiegati da operatori italiani in attività soggette a certificazione o licenza, tale Permesso di Volo è emesso in accordo ai termini, alle condizioni, alle procedure e alla modulistica EASA riportate nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 Parte 21. Per gli aeromobili immatricolati in Italia che rientrano nell'ambito dell'Annesso II del Regolamento della Parlamento Europeo e del Consiglio (CE) 1592/2002 il Permesso di Volo è emesso utilizzando l'equivalente modello ENAC.

(b) Nel corso del volo di trasferimento il relativo Permesso di Volo deve essere conservato a bordo dell'aeromobile.

(c) *(disponibile)*

3. Sorvolo di altri Stati

[3.1 Aeromobili in possesso di Permesso di Volo secondo modulistica EASA

Nel caso il volo preveda il sorvolo di porzioni di spazio aereo poste sotto la responsabilità di altri Stati non Membri EASA, prima di effettuare il volo l'Operatore deve provvedere a comunicare preventivamente alle Autorità di tali Stati l'effettuazione del volo, e ad ottenerne, se prevista, la corrispondente autorizzazione.

3.2 Aeromobili in possesso di Permesso di Volo secondo modulistica ENAC.

Nel caso il volo preveda il sorvolo di porzioni di spazio aereo poste sotto la responsabilità di altri Stati, prima di effettuare il volo l'Operatore deve provvedere a comunicare preventivamente alle Autorità di tali Stati l'effettuazione del volo, e ad ottenerne, se prevista, la corrispondente autorizzazione.]

4. Personale a bordo

Nel corso di un volo di trasferimento è ammesso sull'aeromobile esclusivamente l'equipaggio di condotta ed il personale tecnico le cui funzioni sono correlate [all'effettuazione del volo, salvo se non diversamente prescritto nel Permesso di Volo. È altresì ammesso a bordo il personale dell'ENAC per lo svolgimento di funzioni di controllo.]

CAPITOLO F

PROVE IN VOLO IN ESERCIZIO

1. In esercizio, la prova in volo è effettuata a cura dell' esercente, ovvero, in nome e per [suo conto da terzi riconosciuti dall'ENAC,] allo scopo di verificare, quando richiesto, le prestazioni dell'aeromobile e/o il funzionamento in volo delle sue parti.

2. La prova in volo deve essere effettuata:

[2.1 Nei casi previsti dal detentore del Certificato di Omologazione dell'aeromobile e/o sue parti.]

2.2 A seguito di avarie, incidenti, riparazioni, sostituzioni, revisioni e modifiche che possano aver influito sulle prestazioni dell'aeromobile.

2.3 A seguito di lavori di manutenzione che comportino smontaggi od interventi correttivi sulle strutture o sugli impianti di livello tale da richiedere verifiche non attuabili a terra.

2.4 A seguito dell'installazione di nuovi equipaggiamenti, della introduzione di nuovi dispositivi o dell'applicazione di modifiche tali per cui si ritenga debbano essere rideterminate le prestazioni dell'aeromobile o accertato il corretto funzionamento in volo delle sue parti.

2.5 Ogni qualvolta le condizioni di efficienza dell'aeromobile non siano interamente accertabili a terra.

[2.6 Su richiesta dell'ENAC al fine di accertare le condizioni di navigabilità.]

3. La prova in volo deve essere effettuata in condizioni meteorologiche e ambientali che consentano di eseguire con sicurezza i controlli richiesti.

[4. Il programma della prova in volo deve essere elaborato dall' esercente o da terzi riconosciuti dall'ENAC, ed approvato

dall'ENAC direttamente o mediante procedura approvata.]

5. La prova in volo deve essere eseguita con l'osservanza delle limitazioni e procedure del Manuale di volo salvo quanto previsto al successivo punto 6.

6. Le persone partecipanti alla prova in volo devono essere quelle necessarie per i controlli da eseguire. Oltre all'equipaggio di condotta del volo deve essere assicurata la partecipazione del personale tecnico necessario per l'esecuzione delle prove richieste.

[7. E' in facoltà dell'ENAC partecipare alla] prova in volo. In tal caso i funzionari devono avere, a loro disposizione, un posto a bordo dell'aeromobile, ed in particolare un posto in cabina di pilotaggio durante lo svolgimento delle proprie funzioni, con esclusione dei posti riservati all'equipaggio minimo necessario per la condotta del volo. [E' altresì in facoltà dell'ENAC richiedere il possesso di specifiche licenze e/o] abilitazioni da parte dell'equipaggio e del personale tecnico necessario per l'esecuzione delle prove richieste, in relazione alle caratteristiche delle prove da eseguire, nel rispetto dei requisiti indicati nei pertinenti articoli del regolamento in materia di licenze, attestati e abilitazioni aeronautiche, approvato con D.P.R. 18 novembre 1988, n. 566, ai sensi dell'art. 731 del codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 della legge 13 maggio 1983, n. 213, e successive modificazioni.

[8. E' in facoltà dell'ENAC chiedere la] ripetizione della prova in volo, nei casi in cui i rilievi effettuati e sottoposti alla sua attenzione siano ritenuti non soddisfacenti.

9. La mancata esecuzione della prova in volo nei casi richiesti fa decadere la validità del certificato di aeronavigabilità.

CAPITOLO G
PESATA E CENTRAGGIO

[0. Pesata e centraggio degli aeromobili impiegati in attività di Trasporto Pubblico

La pesata ed il centraggio degli aeromobili impiegati in attività di Trasporto Pubblico è disciplinato nelle relative sottoparti delle JAR OPS 1 e 3.

Per gli altri aeromobili, la pesata ed il centraggio si applicano le disposizioni del presente capitolo.]

1. Generalità

1.1 Il peso a vuoto base dell'aeromobile e la corrispondente posizione del baricentro debbono essere controllati mediante pesata [entro le scadenze stabilite dall'ENAC.]

1.2 La pesata deve inoltre essere effettuata ogni volta che, a seguito di modifiche, riparazioni o variazioni di qualsiasi genere, il peso a vuoto base sia cumulativamente variato dello 0,5% del peso massimo di atterraggio o la variazione complessiva della posizione del baricentro del peso a vuoto base superi lo 0,5% della corda media aerodinamica.

[1.3 L'ENAC può autorizzare l'esercente, qualora la modifica o riparazione o] variazione sia perfettamente identificata come variazione di peso e di momento, a non effettuare la pesata ed a determinare il nuovo peso a vuoto e la nuova posizione del baricentro mediante calcolo.

1.4 Le condizioni dell'aeromobile al momento della pesata debbono essere perfettamente definite e riproducibili.

1.5 La pesata deve essere eseguita da una impresa allo scopo autorizzata e secondo una procedura che dovrà contenere tutte quelle normali precauzioni consigliate dalla buona pratica quali:

- il controllo della completezza d'allestimento dell'aeromobile e dell'equipaggiamento, l'accertamento che si sia tenuto debito conto dei liquidi e che la pesata abbia luogo in locale chiuso per

prevenire l'effetto del vento. Per la pesata devono essere usate bilance adeguatamente tarate, azzerate e impiegate secondo le istruzioni del fabbricante.

2. Registrazioni

Ogni volta che viene effettuata una pesata effettiva o mediante calcolo deve esserne eseguita la registrazione sui seguenti documenti:

- (a) Rapporto di pesata;
- (b) Libretto dell'aeromobile;

Le registrazioni devono evidenziare se è stata effettuata una pesata effettiva o mediante calcolo.

2.1 Rapporto di pesata

2.1.1 Il rapporto di pesata viene compilato dall'impresa che ha eseguito la pesata e viene allegato al manuale di volo. Una copia [deve essere inviata all'ENAC.]

2.1.2 E' il documento dal quale risultano in maniera inequivocabile il peso a vuoto base dell'aeromobile e la posizione del baricentro per il detto peso a vuoto base.

2.1.3 Ad esso viene allegato, come parte integrante, un elenco dettagliato di tutti quegli equipaggiamenti movibili per i quali possa nascere dubbio in merito alla loro inclusione nel peso a vuoto base.

2.1.4 Qualora per uno stesso aeromobile esistano più versioni, sarà compilato, un rapporto di pesata per ciascuna versione, completo dell'elenco degli equipaggiamenti movibili di cui al paragrafo precedente.

2.1.5 Il modulo del rapporto di pesata deve [essere approvato dall'ENAC.]

3. Peso a vuoto di flotta, determinazione e variazioni

3.1 Per una flotta o gruppo di aeromobili, dello stesso modello e configurazione, può essere adottato ai fini dell'impiego un peso a vuoto di flotta.

3.2 Determinato o calcolato il peso a vuoto base degli aeromobili, nonché la relativa posizione del baricentro, si determina il peso a vuoto di flotta e la relativa posizione del baricentro facendo la media dei pesi e delle posizioni suddette, e secondo i criteri di cui al successivo punto 3.3.

3.3 Se il peso a vuoto base di un aeromobile differisce dal peso a vuoto di flotta, di una quantità maggiore di 0,5% del peso massimo di atterraggio, o se la relativa posizione del baricentro differisce di oltre 0,5% della corda media aerodinamica rispetto a quella del peso a vuoto di flotta, quell'aeromobile verrà tolto dal gruppo e impiegato in base al suo peso a vuoto base effettivo o calcolato e alla sua relativa posizione di baricentro.

Se rientra nei limiti di un'altra flotta potrà entrare a far parte di essa, adottandone il relativo peso a vuoto di flotta.

3.4 Nei casi in cui l'aeromobile rientri nelle tolleranze di peso a vuoto di flotta, ma la posizione del suo baricentro varii oltre le tolleranze ammesse, l'aeromobile può sempre essere utilizzato col peso a vuoto di flotta, ma con una propria posizione del baricentro.

CAPITOLO H

RINNOVO DELLA VALIDITA' DEL CERTIFICATO DI NAVIGABILITA' [MODELLO ENAC RT 11 E EMISSIONE O ESTENSIONE DELLA VALIDITA' DEL CERTIFICATO DI REVISIONE DELLA AERONAVIGABILITA' (ARC)]

1. La domanda di rinnovo del certificato di navigabilità (**modello ENAC RT 11**) deve essere presentata dal proprietario o dall'esercente dell'aeromobile, o da un loro rappresentante, nella forma e nei modi prescritti dall'ENAC al competente ufficio territoriale.]

2. Il richiedente per ottenere il rinnovo del certificato di navigabilità deve fornire [l'evidenza, accettabile dall'ENAC, che la manutenzione, le riparazioni e le modificazioni sono state eseguite in accordo con i pertinenti regolamenti dell'ENAC.]

3. L'aeromobile per il quale è stata inoltrata domanda di rinnovo della validità del certificato di navigabilità, deve essere reso [disponibile all'ENAC affinché possano] essere condotti gli accertamenti delle condizioni di navigabilità.

4. Gli accertamenti sono condotti sull'aeromobile e sue parti e sulle documentazioni e registrazioni relative. Essi sono riferiti all'attività ed agli eventi determinatisi nel corso del precedente periodo di validità del certificato.

4.1 Gli accertamenti sull'aeromobile e sue parti a terra e in volo sono finalizzati alla verifica della sussistenza delle condizioni di navigabilità.

4.2 Gli accertamenti sulle documentazioni e registrazioni dell'aeromobile sono finalizzati ad assicurare che la manutenzione, le riparazioni e le modificazioni sono state eseguite nei termini previsti, secondo modalità approvate o riconosciute [dall'ENAC e da imprese o persone] certificate o riconosciute.

[5. E' in facoltà dell'ENAC effettuare tutti] gli accertamenti che ritiene necessari quali

ad esempio: le prove di funzionamento degli impianti, la verifica della pesata e del centraggio dell'aeromobile (vedi Capitolo G della presente Parte), i voli prova (vedi Capitolo F della presente Parte), le ispezioni in volo di linea per aeromobili da Trasporto Pubblico (vedi Capitolo H della Parte 30 del presente regolamento), ecc.

[6. Ai fini degli accertamenti l'esercente deve provvedere a mettere a disposizione dell'ENAC:

- l'aeromobile in condizioni tali da consentire l'accesso alle strutture, impianti e comandi;
- il personale e i mezzi di controllo richiesti dall'ENAC per gli accertamenti;]
- il certificato di navigabilità;
- il quaderno tecnico di bordo ove applicabile;
- il libretto dell'aeromobile, dei motori e delle eliche aggiornati, ed i relativi allegati;
- le registrazioni relative alle altre parti dell'aeromobile;
- i manuali di manutenzione dell'aeromobile e sue parti;
- il personale di condotta e l'aeromobile, ai fini dell'effettuazione della prova in volo secondo quanto specificato nel Capitolo III/31/F.

7. Gli accertamenti di cui ai punti precedenti sono effettuati in occasione del rinnovo del certificato di navigabilità e sono considerati tecnicamente equivalenti a quelli previsti dall'Annesso I (Parte M) del Regolamento della Commissione 2042/2003 per l'esecuzione della revisione periodica della aeronavigabilità ed il successivo rilascio o estensione dell'ARC. Per gli aeromobili impiegati da esercenti certificati gli accertamenti di cui ai punti precedenti possono essere condotti con interventi nel corso di validità del certificato di navigabilità.

8. In particolare gli accertamenti in volo di cui al punto 4.1 possono essere effettuati in occasione degli interventi maggiori di manutenzione di cui al capitolo F della presente Parte, o in altre situazioni giudicate

convenienti. In aggiunta a quanto sopra ed in relazione alla entità della flotta possono essere utilizzati i dati ricavati dalle ispezioni in volo di linea di cui al Capitolo H della Parte 30 del presente regolamento.

[9. Il certificato di navigabilità viene rinnovato dall'ENAC sulla base dell'esito positivo degli accertamenti di cui al punto 4. Nel caso di rinnovo effettuato con interventi nel corso di validità del certificato, in occasione del rinnovo dello stesso vengono comunque condotti dall'ENAC accertamenti sulle documentazioni e registrazioni dell'aeromobile.

10. la emissione periodica o l'estensione della validità dell'ARC associato ai certificati di aeronavigabilità degli aeromobili immatricolati in Italia emessi in accordo al Regolamento della Commissione (CE) 1702/2003 Parte 21 è effettuata in accordo al Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 Parte M.

11. per gli aeromobili rientranti nelle previsioni dell'annesso II del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio (CE) 1592/2002, la emissione periodica o l'estensione della validità dell'ARC associato ai certificati di aeronavigabilità

degli aeromobili immatricolati in Italia emessi in accordo al presente regolamento è effettuata secondo le procedure e le condizioni del Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 Parte M.

12. nel caso di aeromobili che rientrano nell'Annesso II del Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo (CE) 1592/2002, i requisiti delle sezioni A e B della Parte M capitolo G e I relativamente alle procedure di emissione/estensione dell'ARC sono da intendersi nel seguente modo:

(1) Laddove nella Parte M ci si riferisce ad EASA in qualità di autorità competente per la specifica attività approvative o l'emissione della documentazione /approvazione, si intenderà ENAC;]

(2) l'abilitazione tecnica dell'organizzazione titolare di certificato di approvazione secondo Parte M capitolo G comprensiva del privilegio relativo all'esecuzione delle revisione periodica della aeronavigabilità ed al rilascio dell'ARC, ovvero della raccomandazione all'ENAC per la sua emissione, nei riguardi di detti aeromobili è riconosciuta ed attestata secondo modalità definite dall'ENAC.

CAPITOLO A

(Disponibile)

CAPITOLO B
ATTIVITA' AEROSCOLASTICA

1. Scopo

Il presente Capitolo stabilisce i requisiti tecnici che devono essere soddisfatti per gli impieghi di aeromobili in attività aeroscolastica nell'ambito di:

- a. organizzazioni per l'addestramento del personale navigante approvate o registrate ai sensi dei regolamenti JAR FCL 1 (velivoli) e FCL 2 (elicotteri) quali:
 - Organizzazioni registrate (Registered Organisations);
 - Organizzazioni di addestramento al volo (Flight Training Organisations);
 - Centri di addestramento per le abilitazioni (Type Rating Training Organisations)
- b. scuole di pilotaggio operanti in base alle disposizioni in vigore prima dell'adozione dei regolamenti JAR FCL.

Tali organizzazioni nel presente Capitolo sono riferite brevemente come "scuole".

2. Gestione tecnica degli aeromobili

[2.1 La navigabilità continua degli aeromobili impiegati per attività aeroscolastica deve essere gestita:

- (i) da un organizzazione approvata in accordo al Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 Parte M Capitolo G (CAMO); quest'ultima dovrà inoltre garantire, limitatamente agli aspetti tecnici, la rispondenza ai requisiti operativi applicabili con particolare riferimento agli aspetti identificati nei successivi paragrafi 5.4, 5.6, 5.7, per le parti non disciplinate dalla parte M, e 5.8.
- (ii) fino al 27 Settembre 2008 se non diversamente consentito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 come revisionato, da un sistema di gestione tecnica approvato in

accordo alle disposizioni del presente Capitolo.

2.2 (disponibile)

2.3 L'esercente dell'aeromobile da impiegare in attività aeroscolastica che non disponga di una delle approvazioni di cui ai precedenti punti 2.1.(i) e (ii) in corso di validità e rilasciata per i pertinenti tipi di aeromobili deve affidare la gestione della navigabilità continua alle organizzazioni di cui al precedente punto 2.1 attraverso un contratto tra le parti che regoli le modalità con cui vengono assolti gli obblighi dell'esercente in materia di aeronavigabilità. Gli aspetti tecnici di tale contratto, incluse eventuali modifiche ed aggiornamenti, devono essere ritenuti accettabili dall'ENAC.

2.4 Fermo restando quanto riportato precedentemente, non sono più:

- (i) rilasciate nuove approvazioni in accordo al presente capitolo;
- (ii) rinnovate, salvo quanto previsto al seguente punto 8.2, approvazioni in vigore rilasciate in accordo al presente capitolo.

2.6 *Attività manutentive.* A partire dal 28 Settembre 2008 se non diversamente consentito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 come revisionato, le attività manutentive sugli aeromobili impiegati in attività aeroscolastiche devono essere eseguite e deliberate da imprese, in possesso delle pertinenti certificazioni e/o approvazioni, in rispondenza al paragrafo M.A.201(i) del Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 Parte M.

2.7 Per la gestione della navigabilità continua degli aeromobili, impiegati in attività aeroscolastica, che rientrano nell'Annesso II del Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo (CE) 1592/2002, i requisiti delle sezioni A e B della Parte M Capitolo G sono da intendersi nel seguente modo:]

[(1) Laddove nella Parte M ci si riferisce ad EASA in qualità di autorità competente per la specifica attività approvative o l'emissione della documentazione/approvazione, si intenderà ENAC;

(2) l'abilitazione tecnica dell'organizzazione titolare di certificato di approvazione secondo Parte M capitolo G nei riguardi di detti aeromobili è riconosciuta ed attestata secondo modalità definite dall'ENAC.]

3. Approvazione del sistema di gestione tecnica degli aeromobili

[3.1 La gestione tecnica degli aeromobili, può essere effettuata da:

- "scuole" di cui al paragrafo 1;
- ditte certificate in accordo al Capitolo IV/42/B del presente regolamento nella categoria manutenzione;
- imprese di manutenzione approvate in accordo al Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 Parte-145;

se approvate in accordo al presente capitolo.

3.2 La gestione tecnica degli aeromobili inseriti nella flotta di un esercente certificato ai sensi del Capitolo IV/42/E o di un operatore approvato ai sensi dei regolamenti JAR OPS 1 o JAR OPS 3, soddisfa i requisiti del presente capitolo.]

I requisiti che devono essere soddisfatti per ottenere e mantenere l'approvazione di un sistema di gestione tecnica degli aeromobili sono quelli contenuti nella presente parte e le rimanenti norme del Titolo Terzo quando pertinenti.

4. Rilascio dell'approvazione

4.1 Per ottenere l'approvazione occorre presentare domanda all'ENAC, specificando i tipi di aeromobili che si intende gestire fornendo una copia preliminare delle documentazioni richieste dal paragrafo 5.9.1.

4.2 L'ENAC rilascia l'approvazione del sistema di gestione tecnica degli aeromobili quando, effettuati i propri accertamenti, si ritiene soddisfatto della dimostrazione di rispondenza ai requisiti applicabili del presente Capitolo.

4.3 Nell'approvazione sono specificati i tipi di aeromobile che il richiedente è autorizzato a gestire e le ulteriori condizioni e limitazioni applicabili alla approvazione rilasciata.

4.4 Eccetto la condizione di variazione di ragione sociale, l'approvazione non è trasferibile.

4.5 L'approvazione rilasciata dall'ENAC non esime il richiedente dall'acquisire eventuali autorizzazioni e quant'altro previsto dalla normativa vigente, anche riguardo a specifiche competenze di altre pubbliche autorità centrali o periferiche o di enti locali.

5. Requisiti

5.1 *Gestione tecnica aeromobili.* Il sistema deve essere tale da garantire:

- a. la definizione del programma di manutenzione degli aeromobili impiegati e la verifica della sua adeguatezza;
- b. [la presentazione del programma di manutenzione, ed i suoi emendamenti, degli aeromobili impiegati all'ENAC per l'approvazione, e la distribuzione dello stesso all'esercente;
- c. il rispetto delle scadenze manutentive approvate;
- d. la rettifica delle inefficienze e danneggiamenti in accordo a standard approvati o la loro compatibilità con il tipo di impiego previsto;
- e. l'introduzione delle prescrizioni di navigabilità nonché ogni altra disposizione sul mantenimento delle condizioni di navigabilità emessa dall'ENAC;
- f. che eventuali modifiche siano introdotte in accordo a standard approvati;]

- g. [che gli aeromobili siano impiegati nel rispetto della documentazione applicabile
- h. l'instaurazione di sistema di rilevazione e di monitoraggio delle avarie e degli inconvenienti;
- i. l'esecuzione di ogni altra attività prevista dal presente Regolamento Tecnico per il mantenimento dell'aeromobile in condizioni di navigabilità.]

Il programma di manutenzione ed i metodi di calcolo per il carico e centraggio devono essere approvati.

5.2 Responsabile della gestione tecnica. Deve essere individuato un Responsabile di adeguata conoscenza ed esperienza che assume la responsabilità di assicurare la gestione tecnica degli aeromobili. Tale persona deve essere ritenuta accettabile dall'ENAC.

5.3 Personale. Deve essere previsto l'impiego di personale tecnico numericamente e tecnicamente adeguato alla consistenza della flotta gestita e all'impiego degli aeromobili; tale personale deve essere convenientemente addestrato per i compiti assegnati.

[5.4 Aeromobili. Gli aeromobili devono soddisfare ai requisiti di cui alla Parte 30 relativi all'attività aeroscolastica ed alle condizioni di volo cui sono destinati in particolare per quanto riguarda gli] equipaggiamenti installati o trasportati a bordo.

5.5 Attività manutentive. Le attività manutentive sugli aeromobili in gestione tecnica devono essere eseguite da imprese in possesso delle pertinenti certificazioni e/o approvazioni.

5.6 Documentazione tecnica e di impiego. La documentazione tecnica necessaria per il mantenimento in stato di aeronavigabilità degli aeromobili deve essere disponibile e prontamente consultabile. Devono essere altresì disponibili le documentazioni per l'impiego necessarie

allo svolgimento dell'attività di volo prevista.

5.7 Registrazioni.

5.7.1 Per ciascun aeromobile deve essere utilizzato un Quaderno Tecnico i cui contenuti devono essere conformi a quanto previsto per il QTB ai paragrafi 4 e 5 del Capitolo Terzo/30/I.

5.7.1.1 Le pagine del Quaderno Tecnico devono essere numerate progressivamente e nessuna pagina deve essere rimossa. Le scritturazioni riportate devono essere indelebili e quando sono necessarie cancellature, esse devono essere effettuate con una linea trasversale in modo che sia leggibile quanto scritto in precedenza. Il pilota responsabile deve apporre la propria firma all'inizio ed al termine di ogni volo.

5.7.1.2 I Quaderni Tecnici devono essere conservati per un periodo di due anni e devono essere resi disponibili ad ogni richiesta dell'ENAC.

5.7.2 Le registrazioni interessanti l'aeromobile, il motore e l'elica di cui al Cap. Primo/10/E, devono essere effettuate sui relativi libretti o su schede apposite. Nel caso che si adotti tale seconda procedura, le schede devono essere di tipo approvato dall'ENAC.

5.7.3 Le registrazioni possono altresì essere effettuate mediante appositi programmi informatici riconosciuti idonei dall'ENAC che presentino caratteristiche di protezione e non alterabilità dei dati introdotti. In tal caso si devono archiviare le copie a stampa delle registrazioni e i relativi aggiornamenti periodici, firmati da personale autorizzato, a meno di quelle riguardanti l'attività di volo.

5.7.4 Quando le registrazioni delle attività di volo sono effettuate su schede o su programmi informatici, l'attività di volo totalizzata deve essere riportata nel libretto dell'aeromobile per periodi non superiori ad un mese.

5.7.5 Le registrazioni devono essere effettuate non appena sono avvenuti i fatti oggetto della registrazione. Nel caso particolare di operazioni di manutenzione in senso generale, le relative registrazioni devono essere completate prima che l'aeromobile o la parte di aeromobile siano ammessi all'impiego.

5.8 *Basi.* Presso gli aerodromi ove si preveda di svolgere attività con frequenza e continuità, deve essere assicurata la disponibilità secondo necessità di locali, personale, documentazione e attrezzature idonee allo svolgimento delle attività tecniche e manutentive.

5.9 *Documentazione per l'approvazione.*

5.9.1 Deve essere fornito all'ENAC:

- a. Un documento descrittivo del sistema con definizione delle funzioni del personale tecnico, loro compiti e responsabilità;
- b. La lista degli aeromobili che sono oggetto di gestione tecnica, precisando per ciascuno:
 - Il tipo e le marche dell'aeromobile;
 - i dati del certificato di navigabilità;
 - se non in esercizio al richiedente, il contratto di affidamento della gestione tecnica;
 - l'utilizzazione prevista;
- c. Procedure e documentazioni utilizzate per la gestione tecnica degli aeromobili;
- d. Contratti di manutenzione.

5.9.2 La documentazione suddetta deve essere tenuta aggiornata rispetto al verificarsi di variazioni procedurali, normative o di altro tipo che hanno impatto sull'approvazione rilasciata.

6. **Variazioni dell'approvazione**

6.1 L'approvazione a tipi di aeromobili diversi da quelli per i quali l'approvazione è stata rilasciata costituisce una estensione dell'approvazione e viene rilasciata, a richiesta dell'interessato, quando l'ENAC è

soddisfatto della rispondenza ai requisiti applicabili del presente Capitolo.

6.2 Le evenienze che determinano riduzioni dell'approvazione posseduta devono essere comunicate dal detentore dell'approvazione all'ENAC.

6.3 Le modifiche al sistema approvato, significative ai fini della rispondenza ai requisiti del presente capitolo, devono essere approvate dall'ENAC.

7. **Accertamenti**

Il richiedente l'approvazione o il detentore di essa deve far sì che l'ENAC possa condurre tutti gli accertamenti, inclusi quelli presso terzi, ritenuti necessari al fine di acquisire elementi di giudizio sulla rispondenza ai requisiti del presente Capitolo.

8. **Validità dell'approvazione ENAC**

[8.1 L'approvazione ha validità, e può essere rinnovata a seguito di domanda dell'interessato e dell'esito favorevole della sorveglianza eseguita dall'ENAC, per un periodo di:

- (i) due anni, per i rilasci e rinnovi effettuati prima del 27 Settembre 2006; ovvero
- (ii) un anno, per i rilasci e rinnovi effettuati tra il 28 Settembre 2006 ed il 27 Settembre 2007.

8.2 Per rinnovi successivi la suddetta approvazione non è più rinnovabile, ovvero, in circostanze eccezionali stabilite dall'ENAC, è rinnovabile con scadenza massima al 27 settembre 2008 se non diversamente consentito da ENAC nell'ambito delle prerogative definite nel Regolamento della Commissione (CE) 2042/2003 come revisionato.

8.3 L'approvazione può essere modificata, sospesa o revocata quando, a giudizio dell'ENAC, non è dimostrata la rispondenza ai requisiti regolamentari.]

[8.4 L'abilitazione può essere estesa abilitando la ditta che ne ha fatto domanda a svolgere attività su ulteriori tipi di aeromobili, da riportare sulla abilitazione stessa, previo accertamento da parte dell'ENAC del possesso dei relativi requisiti del presente capitolo.

9. Comunicazioni all'ENAC

9.1 Il detentore dell'approvazione deve effettuare le comunicazioni sugli incidenti e inconvenienti secondo quanto disposto nel Capitolo F della Parte 30.]

9.2 Le variazioni della flotta degli aeromobili inseriti nel sistema di gestione tecnica devono essere comunicate all'ENAC.