



NOTA ESPLICATIVA

PARERE N. 03/2012

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

Del 3 SETTEMBRE 2012

**Per un regolamento della Commissione che modifica le norme attuative per le
operazioni di volo e le norme attuative per l'equipaggio di condotta**

Operazioni di trasporto aereo commerciale con alianti e palloni

Operazioni di trasporto aereo commerciale da A ad A con velivoli ed elicotteri

Indice

Sintesi	3
Introduzione	4
I. Generalità	4
II. Campo di applicazione del parere	4
III. Consultazione	6
IV. Convenzione di numerazione delle norme.....	7
CAT (S, B)	8
I Modifiche alla regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo	8
II. Modifiche alla parte CAT	8
III. Modifiche alla parte ORO	14
IV. Altre osservazioni	15
CAT (da A ad A)	16
I. Politica	16
II. Modifiche alla regolamentazione di copertura	18
III. Modifiche alla parte CAT	19
IV. Modifiche alla parte ORO	21
V. Modifiche alla parte ARO.....	23
VI. Modifiche alla parte ORA.....	23
VII. Altre osservazioni	23
Allegato 1: Tabella dei riferimenti incrociati alle appendici nelle norme UE-OPS e JAR-OPS3.....	24
Appendice 1 alla norma 1.005(a) – Velivoli con prestazioni di classe B, VFR di giorno.....	24
Appendice 1 alla norma 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni.....	43
Appendice 1 alla norma 3.005(g) – Operazioni locali in VFR di giorno con elicotteri	53
Allegato 2: lista delle attenuazioni e norme non applicabili alle operazioni CAT (da A ad A)	58
Parte CAT.....	58
Allegato 3: Acronimi e abbreviazioni utilizzate	82

Sintesi

Il presente parere contiene le norme attuative per le operazioni di trasporto aereo commerciale (CAT) con alianti e palloni e modifica i seguenti documenti normativi:

- Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo;
- Allegato I – Definizioni per gli allegati da II a VIII;
- Allegato II – Parte ARO, requisiti per le autorità per le operazioni di volo;
- Allegato III – Parte ORO, requisiti per le organizzazioni per le operazioni di volo, in particolare per gli operatori aerei commerciali e operatori aerei non commerciali di aeromobili a motore complessi; e
- Allegato IV - Parte CAT, requisiti tecnici per le operazioni di trasporto aereo commerciale.

Inoltre, il presente parere contiene le norme attuative per le operazioni CAT che iniziano e si concludono nello stesso aeroporto o sito operativo e modifica i seguenti documenti normativi:

- Regolamentazione per le operazioni di volo;
 - Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo;
 - Allegato II – Parte ARO, requisiti per le autorità per le operazioni di volo;
 - Allegato III – Parte ORO, requisiti per le organizzazioni per le operazioni di volo; e
 - Allegato IV - Parte CAT, requisiti tecnici per le operazioni di trasporto aereo commerciale;
- Regolamentazione per l'equipaggio di condotta;
 - Regolamentazione di copertura sull'equipaggio di condotta; e
 - Allegato VII – Parte ORA, requisiti per le organizzazioni per l'equipaggio di condotta.

Lo sviluppo di questi requisiti si basa sui seguenti principi:

- mantenere un alto livello di sicurezza;
- assicurare delle norme proporzionate dove appropriato;
- garantire flessibilità ed efficienza per gli operatori e per le autorità.

Il presente parere è il risultato di un vasto processo di consultazione che ha coinvolto le autorità, le associazioni, gli operatori e gli esperti nel campo dell'aviazione.

Introduzione

I. Generalità

1. Il regolamento (CE) n. 216/2008¹ del Parlamento europeo e del Consiglio (in prosieguo: il "regolamento di base") come modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009² stabilisce un quadro adeguato ed esaustivo per la definizione e l'attuazione dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative comuni dell'aviazione civile.
2. Lo scopo di questo parere è assistere la Commissione europea nello stabilire le norme attuative per le operazioni di volo.
3. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia)³, in conformità alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento di base.

II. Campo di applicazione del parere

4. Il presente parere contiene le norme attuative per le operazioni di trasporto aereo commerciale (CAT) con alianti e palloni e modifica i seguenti documenti normativi:
 - Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo;
 - Allegato I – Definizioni per gli allegati da II a VIII;
 - Allegato II – Parte ARO, requisiti per le autorità per le operazioni di volo;
 - Allegato III – Parte ORO, requisiti per le organizzazioni per le operazioni di volo, in particolare per gli operatori aerei commerciali e operatori aerei non commerciali di aeromobili a motore complessi; e
 - Allegato IV - Parte CAT, requisiti tecnici per le operazioni di trasporto aereo commerciale.
5. Inoltre, il presente parere contiene le norme attuative per le operazioni CAT che iniziano e si concludono nello stesso aeroporto o sito operativo (CAT da A ad A) e modifica i seguenti documenti normativi:
 - Regolamentazione per le operazioni di volo:
 - Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo;
 - Allegato II – Parte ARO, requisiti per le autorità per le operazioni di volo;

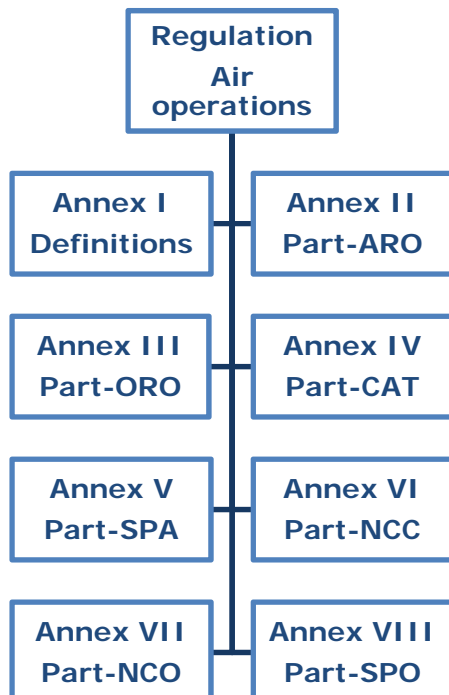
¹ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE. *GU L 79 del 19.03.2008, da pag. 1 a pag. 49.*

² Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 nel campo degli aeroporti, della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea e che abroga la direttiva 2006/33/CE. *GU L 309 del 24.11.2009, da pag. 51 a pag. 70. 51-70.*

³ Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (in prosieguo: "procedura normativa"). AESA MB 08-2007 del 13.06.2007.

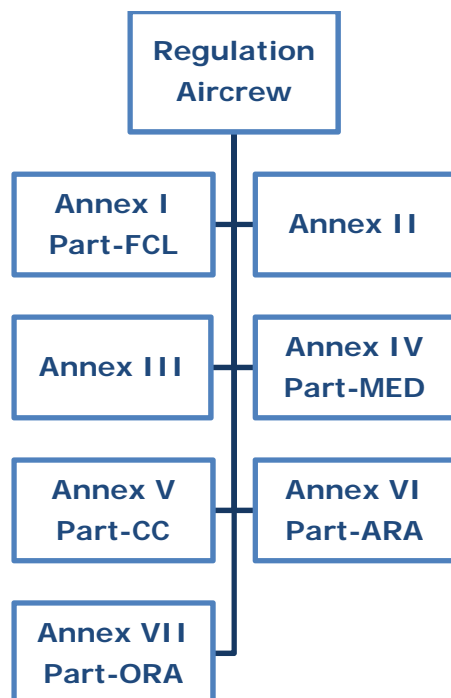
- Allegato III – Parte ORO, requisiti per le organizzazioni per le operazioni di volo; e
 - Allegato IV - Parte CAT, requisiti tecnici per le operazioni di trasporto aereo commerciale;
 - Regolamentazione per l'equipaggio di condotta;
 - Regolamentazione di copertura sull'equipaggio di condotta; e
 - Allegato VII – Parte ORA, requisiti per le organizzazioni per l'equipaggio di condotta.
6. I documenti contenuti nel presente parere si basano sulla struttura normativa rivista proposta dalla Commissione europea e dall'Agenzia nel mese di aprile 2011. La seguente tabella fornisce un quadro degli allegati al regolamento per le operazioni di volo e al regolamento per gli equipaggi di condotta⁴.

Tabella 1 Allegati al regolamento per le operazioni di volo⁵



⁴ Regolamento (UE) n. 1178/2011 sugli equipaggi dell'aviazione civile come modificato dal regolamento (UE) n. 290/2012.

⁵ NCC: operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi; NCO: operazioni non commerciali con aeromobili a motore non complessi; SPO: operazioni specializzate.

Tabella 2: Allegati al regolamento per gli equipaggi di condotta⁶

III. Consultazione

7. Il presente parere si basa su:

- NPA 2008-22 contenente i progetti di proposta per le norme attuative (IR) e i corrispondenti metodi accettabili di rispondenza (AMC) nonché elementi esplicativi (GM) per le autorità e per le organizzazioni;
- NPA 2009-02 contenente i progetti di proposta per la IR e corrispondenti AMC e GM per le operazioni di volo.

8. L'NPA 2008-22 è stato pubblicato sul sito Internet dell'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) il 31 ottobre 2008. Il periodo di consultazione è terminato il 28 maggio 2009. L'NPA 2009-02 è stato pubblicato sul sito Internet dell'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) il 30 gennaio 2009. Il periodo di consultazione è terminato il 31 luglio 2009.

9. I testi normativi modificati sono stati discussi in dettaglio con i gruppi di revisione della regolamentazione stabiliti per gli NPA 2008-22 e 2009-02.

10. Sulla base della vasta consultazione con le autorità, le associazioni e gli operatori, l'Agenzia ha pubblicato i CRD per la parte AR e la parte OR il 4 ottobre 2010, il CRD OPS I il 25 novembre 2010 e il CRD OPS III il 27 ottobre 2011. Il periodo previsto per i riscontri è terminato rispettivamente il 6 dicembre 2010, 15 febbraio 2011 e 30 gennaio 2012.

11. L'Agenzia ha discusso il progetto di proposta per CAT da A ad A con membri dell'AGNA in due sessioni tematiche nei mesi di ottobre 2011 e luglio 2012.

⁶ FCL: certificazione dell'equipaggio di condotta; MED: medico, CC: equipaggio di cabina; ARA: requisiti per le autorità per l'equipaggio di condotta.

IV. Convenzione di numerazione delle norme

12. In conformità alle linee guida dell'Agenzia sulla stesura delle norme, alle IR è stata applicata la seguente convenzione di numerazione:

<Parte>.<Capo>.<Sezione>.<N>

Spiegazione:

<Parte>: obbligatoria - fino a quattro lettere o cifre

Esempi: ARO, ORO, CAT

<Capo>: obbligatorio - fino a quattro lettere o cifre

Esempi: GEN, OP, POL, IDE

<Sezione>: obbligatoria - fino a cinque lettere o cifre

Esempi: MPA, NMPA, A, H, S, B

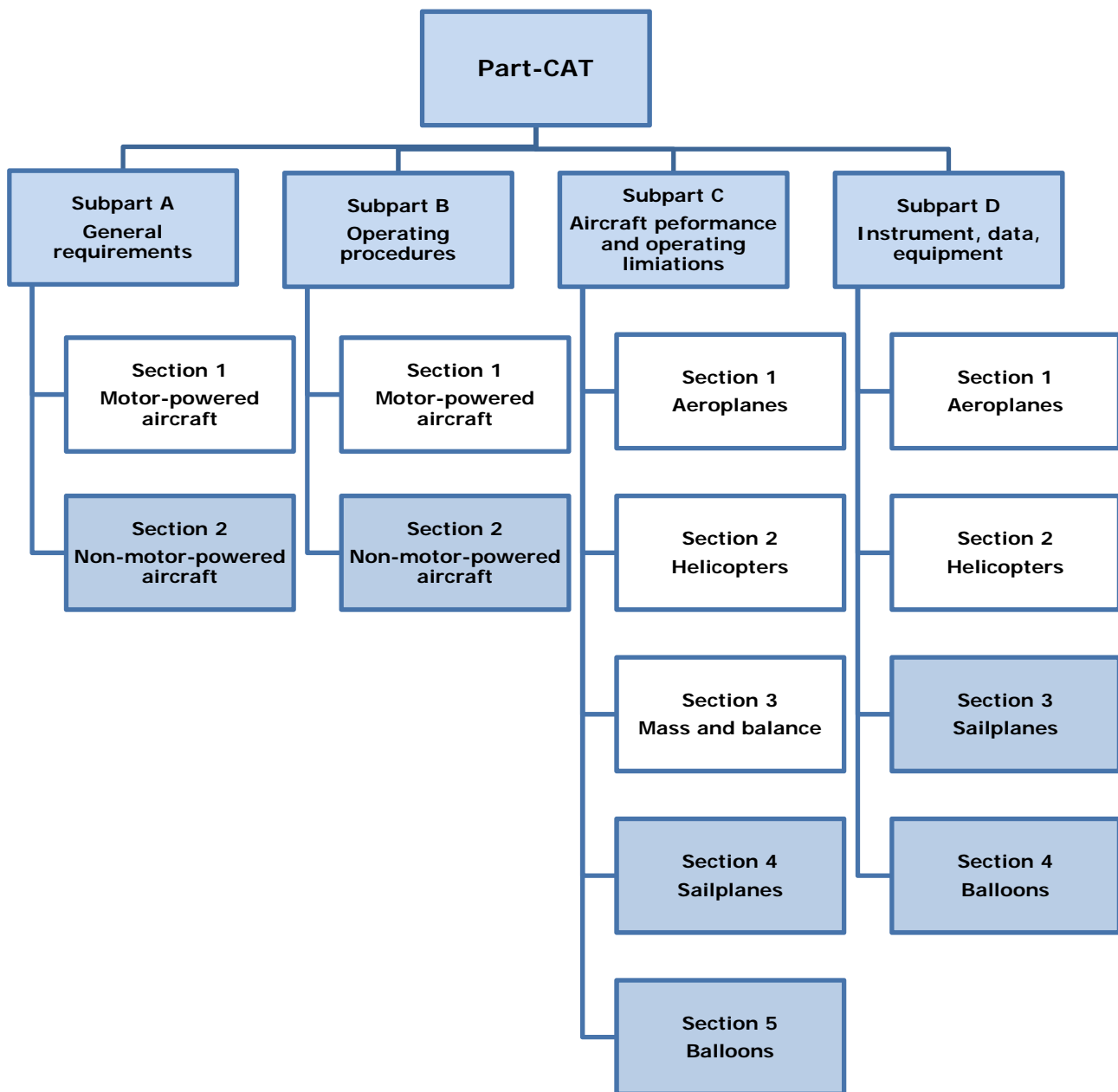
<N>: obbligatorio - numero della norma – tre cifre, con inizio da 100, in linea generale seguenti una numerazione a incrementi di 5.

CAT (S, B)**I Modifiche alla regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo**

13. Le modifiche alla regolamentazione di copertura includono due modifiche di minore entità per tenere conto delle operazioni CAT con palloni e alianti.
14. La modifica all'articolo 1 stabilisce l'applicabilità delle norme OPS per le operazioni CAT con alianti e palloni. Viene anche chiarito che il regolamento non si applica ai palloni frenati, dirigibili e voli con palloni frenati. Tra i vari tipi di operazioni con palloni, alcuni sono soggetti a frenatura. La differenza di base tra i tre tipi principali di frenatura è la seguente:
 - un "pallone frenato" è progettato specificatamente per essere continuamente ancorato a terra da un sistema di frenatura durante l'operazione;
 - un "volo frenato" consiste nel vincolo temporaneo di un pallone libero in volo al fine di condurre un intero volo in un unico luogo;
 - un "vincolo di lancio" consiste nel vincolo temporaneo di un pallone libero al fine di iniziare un volo libero.
15. Il presente regolamento tratta soltanto le operazioni con un "vincolo di lancio". Il "pallone frenato" e il "volo frenato" non vengono trattati dal presente regolamento e saranno presi in considerazione in un secondo momento.
16. Per quanto riguarda la transizione, viene proposta una deroga di 3 anni. La presente proposta tiene conto del fatto che al giorno d'oggi non esistono delle norme UE armonizzate per tali operazioni.

II. Modifiche alla parte CAT**Campo di applicazione**

17. La parte CAT contiene le norme tecniche per tutte le operazioni CAT. La struttura della parte CAT è stata ideata per permettere l'aggiunta in un secondo momento di norme per certe categorie di aeromobili senza interrompere la sequenza delle norme già disponibili in una fase precedente. Quindi, la maggior parte delle norme applicabili alla parte CAT (S, B) è in nuove sezioni.
18. Il diagramma seguente identifica in blu i capi e le sezioni applicabili alle operazioni CAT (S, B).



19. Le norme della parte CAT (S, B) devono essere consultate insieme a:
- regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo;
 - Allegato I – Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII;
 - Allegato II - Parte ARO, contenente i requisiti per le autorità per le operazioni CAT; e
 - Allegato III – Parte ORO, contenente i requisiti per le organizzazioni, nella quale i seguenti capi sono di particolare rilevanza: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC e ORO.FC;
 - Allegato V - Parte SPA, contenente i requisiti per le operazioni che richiedono un'approvazione specifica, in linea di principio applicabile anche agli operatori CAT

(S, B); tuttavia, nessuna di queste operazioni sembra rilevante per gli operatori CAT (S, B).

Panoramica dei riscontri

20. L'Agenzia ha ricevuto 92 riscontri in totale da sette soggetti interessati.
21. Alcune delle reazioni riguardano la parte CAT (S, B) nel suo complesso e suggeriscono che la stessa parte CAT (S, B) non dovrebbe essere considerata come un'attività commerciale. È stata presa nota di tali riscontri ma non sono stati accettati dato che il presente parere non tratta la questione se un'attività debba essere classificata come commerciale o non commerciale. La dicitura operazione commerciale è definita all'articolo 3 del regolamento di base e non può essere modificata da IR di rango inferiore.
22. Per quanto concerne il capo GEN, la maggior parte dei riscontri ha interessato la norma CAT.GEN.NMPA.140 "Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo". La maggior parte dei riscontri ha richiesto delle ulteriori attenuazioni e l'allineamento con la parte NCO; la maggior parte di essi è stata accettata.
23. Per quanto riguarda il capo OP, la maggior parte delle osservazioni riguarda le operazioni con palloni. Molti di essi hanno indicato la necessità di ulteriori chiarimenti, che vengono forniti nelle spiegazioni seguenti.
24. Anche per il capo POL, la maggior parte dei riscontri riguarda il requisito per i palloni e AMC per il sistema di determinazione della massa. La maggior parte di questi riscontri è stata accettata.
25. Sono stati ricevuti approssimativamente 30 riscontri sul capo IDE, per la maggior parte riguardanti i palloni. Alcuni riscontri riguardano il sistema di vincolo per il comandante sui palloni, in alcuni casi a favore e in altri contro il testo proposto. Alcuni riscontri auspicano maggiore coerenza con altre parti. Le osservazioni hanno anche evidenziato la necessità di rivedere la disposizione in materia di equipaggiamenti vari per i palloni. Sono stati richiesti dei chiarimenti sull'apparecchiatura di radiocomunicazione per gli alianti.

Spiegazioni

26. Durante la stesura delle nuove sezioni, l'Agenzia ha controllato attentamente la coerenza delle norme proposte con i seguenti documenti e le ha allineate ove necessario:
 - per le IR che sono specifiche alla parte CAT, con la versione della parte CAT (A, H) adottata dal comitato AESA e inoltrata al Parlamento europeo per essere esaminata; e
 - per le IR più specifiche per le operazioni con alianti e palloni, l'ultima versione della parte NCO come discusso nel comitato AESA.
27. I seguenti capitoli descrivono le modifiche rispetto alla versione del CRD nella misura in cui implicano una modifica del contenuto delle norme e forniscono delle ulteriori spiegazioni a determinate norme.

CAT.GEN.105 Motoalianti e alianti a motore

28. Lo scopo di questo requisito è quello di chiarire che gli alianti a motore, con l'eccezione dei motoalianti, devono essere utilizzati secondo le norme applicabili agli aeromobili non a motore e agli alianti. Inoltre, questa norma specifica le norme applicabili ai motoalianti, che sono considerati una sottocategoria degli alianti a motore, a seconda che siano utilizzati come velivoli o come alianti.
29. Questa norma è stata avanzata nella gerarchia normativa e viene posizionata prima del testo delle sezioni 1 e 2 del capo GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Responsabilità del comandante

30. Questa norma riassume le più importanti responsabilità del comandante. Le norme sono state modificate con requisiti aggiuntivi, rispecchiando alcune delle norme applicabili ai membri d'equipaggio per le operazioni CAT (A, H). I nuovi requisiti trattano lo schema di segnalazione degli eventi dell'operatore, FTL e i requisiti relativi ai tempi di riposo ed elencano le situazioni in cui il comandante deve astenersi dal prestare servizio su un aeromobile.
31. Sebbene gli utenti degli alianti e palloni utilizzino generalmente il termine pilota in comando invece di comandante, l'Agenzia propone di utilizzare questa dicitura per motivi di coerenza con le altre norme della parte CAT e parte ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Responsabilità dei membri d'equipaggio del pallone

32. La parte ORO si applica anche alle operazioni CAT con palloni. Ciò significa che il requisito nel capo CC di assegnare almeno un membro d'equipaggio di cabina ad aeromobili certificati per una capacità superiore a 19 passeggeri si applicherebbe a palloni che trasportano più di 19 passeggeri.
33. Tuttavia, le norme nella parte ORO.CC erano state redatte principalmente per le operazioni con velivoli ed elicotteri e non sono state considerate adeguate alle operazioni con palloni. Viene quindi proposto di escludere le operazioni con palloni dai requisiti per l'equipaggio di cabina.
34. Tuttavia, si ritiene che il comandante necessiti assistenza da parte di un membro d'equipaggio aggiuntivo quando sono trasportati più di 19 passeggeri. Tenendo conto di ciò, è stata aggiunta una nuova norma CAT.GEN.NMPA.105 "Membro d'equipaggio aggiuntivo per i palloni". La norma richiede la presenza di un membro d'equipaggio aggiuntivo a bordo dei palloni quando vengono trasportati più di 19 passeggeri e specifica le responsabilità di base del membro d'equipaggio aggiuntivo.

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

35. Questa norma è stata modificata sulla base dei riscontri ricevuti dai soggetti interessati e per evitare incongruenze con l'ultima bozza disponibile della parte NCO. La norma ora permette di trasportare i documenti, manuali e informazioni specificati alla lettera a) della norma nel veicolo di recupero o di lasciarli all'aeroporto o sito operativo per le operazioni con alianti e palloni, a condizione che il volo sia inteso come un'operazione da A ad A o in area locale.

CAT.GEN.NMPA.150 Trasporto di merci pericolose

36. I soggetti interessati hanno richiesto l'eliminazione di questa norma in quanto le operazioni CAT (S, B) non sono di solito intese a trasportare merci pericolose. Va chiarito che questo requisito tratta le circostanze nelle quali si possono trasportare le merci pericolose senza il possesso di un'approvazione conformemente alla SPA.DG. Questo concerne, per esempio, gli articoli trasportati nei bagagli passeggeri che sono di solito considerati come merci pericolose. Questo paragrafo tratta anche del fatto che il comandante è chiamato a rilevare merci pericolose trasportate involontariamente.
37. L'Agenzia ha pertanto mantenuto questa norma, ma modificandola nella misura in cui il trasporto di merci pericolose non è consentito, eccetto quando le stesse non sono soggette alle Istruzioni Tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (ICAO Doc 9284-AN/905) conformemente alla parte 1 di tali Istruzioni o quando sono trasportate da passeggeri o membri d'equipaggio o sono in un bagaglio, conformemente alla parte 8 delle Istruzioni Tecniche.
38. La dicitura "istruzioni tecniche" viene definita nell'allegato I (come pubblicato nel parere n. 04/2011).

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

39. Sulla base dei riscontri dei soggetti interessati che sono stati accettati, le procedure antirumore sono state modificate e specificano che la norma tratta delle operazioni con palloni e alianti a motore. Inoltre, il testo è stato alleggerito e non si rivolge all'operatore ma al comandante.

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

40. Questo requisito è stato modificato e specifica che il calcolo dovrebbe essere documentato in un piano di volo operativo. Inoltre, è stato eliminato il termine gas, come per altre norme, in quanto si ritiene che il gas sia già incluso nel termine combustibile.

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

41. Sulla base dei riscontri dei soggetti interessati che sono state accettati, questa norma è stata accorciata e ridotta alla definizione dell'obiettivo di sicurezza in base al quale le SCP dovrebbero essere trasportate con procedure stabilite dall'operatore per garantire la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti.
42. Il testo dei relativi AMC tiene conto del regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo⁷. È stata data particolare attenzione all'articolo 2, lettera a), il quale fornisce una definizione di "persona disabile" o "persona con mobilità ridotta" che ha un campo di applicazione leggermente più ampio del suo equivalente in UE-OPS (cfr. ACJ OPS 1.260 nella sezione 2 delle JAR-OPS 1) e alle esigenze specifiche per le operazioni CAT con palloni.

⁷ GU L 204 del 26.07.2006, pagg. 1-9.

Ex CAT.OP.NMPA.120 Stivaggio del bagaglio

43. Questa norma è stata eliminata in quanto è stata ritenuta non rilevante per le operazioni CAT (S, B).

CAT.OP.NMPA.135 Preparazione della cabina passeggeri e della cabina di pilotaggio - palloni

44. Questa norma è stata riformulata per trattare le operazioni con palloni.

CAT.OP.NMPA.165 Gestione del combustibile o della zavorra in volo

45. Il testo è stato modificato in modo da rispecchiare le specifiche esigenze operative dei palloni. La norma si rivolge al comandante, al fine di rispecchiare più adeguatamente la natura delle operazioni CAT(B).

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

46. Il testo tratta il requisito operativo relativo a quando utilizzare l'ossigeno supplementare e deve essere letto insieme ai requisiti relativi all'ossigeno nelle norme CAT.IDE.S.125 e CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Limitazioni operative - alianti

47. È stata aggiunta una nuova norma per chiarire che gli alianti devono essere utilizzati soltanto di giorno.

CAT.POL.S.110 Prestazioni

48. L'ex lettera b) che tratta le operazioni sulle aree congestionate di città o insediamenti è stata eliminata in quanto già trattata nella parte SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Prestazioni

49. L'ex lettera b) che tratta le operazioni sulle aree congestionate di città o insediamenti è stata eliminata in quanto già trattata nella parte SERA 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Apparecchiature radio

50. È stato chiarito che le apparecchiature radio sono obbligatorie soltanto quando richiesto dai requisiti dello spazio aereo.

CAT.IDE.B.115 Operazioni VFR — strumenti di volo e di navigazione e relativi equipaggiamenti

51. La norma modificata è in linea con il testo della parte NCO e chiarisce le condizioni nelle quali è richiesto un altimetro barometrico.

CAT.IDE.B.120 Sistemi di vincolo

52. La norma modificata specifica che i sistemi di vincolo per il comandante sono richiesti soltanto per i palloni con cesti compartimentati.

CAT.IDE.B.135 Estintori manuali

53. La norma modificata fornisce un collegamento ipertestuale alla norma CS 31HB, la quale contiene i requisiti per gli estintori manuali.

CAT.IDE.B.150 Equipaggiamenti vari

54. La norma è stata riformulata in linea con le osservazioni ricevute e con le parti NCO/SPO. Sono richiesti articoli specifici a seconda della categoria di palloni.

CAT.IDE.B.155 Apparecchiature radio

55. È stato chiarito che le apparecchiature radio sono obbligatorie soltanto quando richiesto dai requisiti dello spazio aereo.

III. Modifiche alla parte ORO**ORO.AOC**

56. Per gli operatori che effettuano operazioni CAT da A ad A e operazioni CAT con alianti e palloni, il regolamento (CE) n. 2042/2003 non richiede di designare un membro del personale per il mantenimento della navigabilità. Ciò non era sufficientemente specificato nella norma ORO.AOC.135 e quindi il sottoparagrafo (a)(4) è stato modificato. Inoltre, i requisiti per le strutture definiti nella norma ORO.GEN.215 sono considerati sufficienti e quindi tali operatori sono esenti dai requisiti per le strutture stabiliti nella norma ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Si ritiene che la struttura completa di un manuale delle operazioni come richiesto dalla norma ORO.MLR.101 non sia rilevante per le operazioni CAT (S, B). Quindi, al fine di poter introdurre maggiore flessibilità, mantenendo allo stesso tempo i principi generali di un manuale operativo, le operazioni CAT (S, B) sono state esentate dalla norma ORO.MLR.101 e viene fornita una struttura semplificata di manuale operativo nella norma AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. Il parere 04/2011 conteneva già gli elementi per le operazioni CAT con alianti e palloni. Come per gli operatori CAT da A ad A, gli operatori CAT per palloni e alianti devono soddisfare i requisiti comuni della Sezione I che sono applicabili a tutti gli operatori commerciali e non commerciali di aeromobili a motore complessi. Inoltre, devono soddisfare il requisito per le operazioni commerciali diverse dal CAT della sezione 3, che prevede un controllo annuale di professionalità dell'operatore. Le attenuazioni sono

state nuovamente riviste e adattate secondo le modifiche apportate alle operazioni CAT da A ad A. Tali modifiche riguardano principalmente materiale AMC sulla competenza della rotta/area e aeroporto.

59. Le norme applicabili per le operazioni con palloni e alianti contengono i requisiti sulla composizione dell'equipaggio di condotta, la nomina del comandante, l'addestramento CRM, l'addestramento differenziato e di familiarizzazione e l'addestramento e controllo periodici inclusi i controlli di professionalità dell'operatore.

ORO.CC

60. La parte ORO si applica anche alle operazioni CAT con palloni. Ciò significa che il requisito nel capo CC di assegnare almeno un membro d'equipaggio di cabina ad aeromobili certificati per una capacità superiore a 19 passeggeri si applicherebbe a palloni che trasportano più di 19 passeggeri.
61. Ciò è stato ritenuto irrilevante per questo tipo di operazioni e si propone quindi di escludere i palloni dal requisito per l'equipaggio di cabina.

IV. Altre osservazioni

62. Ai fini del presente parere, viene aggiunta la definizione di massa a vuoto del pallone all'allegato I - Definizioni, presentata nel parere 04/2011. Le definizioni per i palloni, alianti, alianti a motore e motoalianti erano incluse nel parere 04/2011. Anche se questi termini sono stati successivamente esclusi durante la comitologia e non appaiono nel primo regolamento (UE) n. Xxx/xxxx sulle operazioni di volo (in quanto tale regolamento contiene soltanto i requisiti per i velivoli e gli elicotteri), le definizioni verranno inserite nel regolamento di modifica sulle operazioni di volo, dove verranno stabilite le disposizioni per i palloni, gli alianti, gli alianti a motore e i motoalianti. Inoltre, la definizione di carico è stata leggermente modificata per tenere conto delle operazioni con palloni.
63. Ai fini delle operazioni CAT con palloni e alianti, non sono state proposte alcune modifiche alla parte ARO.

CAT (da A ad A)**I. Politica****Obiettivi per le operazioni CAT da A ad A**

64. Sulla base delle osservazioni ricevute sull'NPA, i riscontri ricevuti sul CRD, le osservazioni raccolte durante le riunioni tematiche dell'AGNA sui voli da A ad A e durante le discussioni nel comitato dell'AESA, l'Agenzia ritiene che le norme proposte sulle operazioni CAT da A ad A debbano soddisfare i seguenti obiettivi:
- costituire un riferimento per le operazioni CAT di organizzazioni non complesse, dove il servizio fornito consiste in voli panoramici in un'area locale con aeromobili non complessi di piccole dimensioni in VFR di giorno o di notte;
 - fornire incentivi agli aeroclub che sono anche organizzazioni d'addestramento approvate (ATO) nei loro sforzi per incrementare il numero degli iscritti, tenendo conto del fatto che queste organizzazioni effettuerebbero di solito operazioni CAT da A ad A con aeromobili non complessi in VFR di giorno in un numero limitato di giorni;
 - assicurare che sia soddisfatto il principio di proporzionalità;
 - mantenere un livello elevato di sicurezza, appropriato alle operazioni CAT quando si trasportano passeggeri; e
 - tenere particolarmente conto dei pericoli associati all'effettuazione di operazioni CAT occasionali da parte di piloti meno esperti.

Campo di applicazione delle operazioni CAT da A ad A come definito nella regolamentazione di copertura delle operazioni di volo

65. L'articolo 6, paragrafo 1, del progetto del regolamento per le operazioni di volo adottato dal comitato AESA e inoltrato al Parlamento europeo e al Consiglio per essere esaminato esenta le operazioni CAT da A ad A dall'ambito di applicazione degli Allegati III e IV. L'esenzione è intesa a differire una discussione più dettagliata sulle operazioni CAT da A ad A al momento in cui il parere dell'AESA sul pacchetto CAT da A ad A sarà disponibile.
66. L'articolo 6 definisce le operazioni CAT da A ad A come operazioni che iniziano e si concludono nello stesso aeroporto o sito operativo con velivoli con prestazioni di classe B ed elicotteri non complessi.
67. La dicitura "velivolo con prestazioni di classe B" è definita nell'allegato I – Definizioni ed è stata trasposta dall'UE-OPS 1.470 senza modifiche. Per qualificarsi come un velivolo con prestazioni di classe B devono essere soddisfatti tutti i seguenti criteri:
- essere equipaggiato con motori a elica;
 - massa massima al decollo (MTOM) di 5 700 kg o inferiore; e
 - configurazione massima di sedili passeggeri (MPSC) pari a 9 o inferiore.

68. La dicitura "elicottero non complesso" deriva dalla negazione della definizione di elicottero a motore complesso nell'articolo 3 del regolamento di base. Per qualificarsi come un elicottero non complesso devono essere soddisfatti tutti i seguenti criteri:
- MTOM di 3 175 kg o inferiore;
 - MPSC pari a 9 o inferiore; e
 - certificato per operazioni a pilotaggio singolo.

Confronto tra gli obiettivi e il campo di applicazione come definito nella regolamentazione di copertura

69. Il campo di applicazione, come definito nella regolamentazione di copertura, è molto ampio e consentirebbe normali operazioni CAT complesse che vanno oltre gli obiettivi di cui sopra. In particolare, va notato che:
- il campo di applicazione consentirebbe anche operazioni con aeromobili a motore complessi; un velivolo con prestazioni di classe B è classificato come velivolo a motore complesso se il velivolo è equipaggiato con motori a turboelica o se è certificato per un equipaggio minimo di 2 piloti;
 - la definizione nella regolamentazione di copertura non fissa dei limiti di tempo di volo o geografici; ciò significa che tali operazioni CAT da A ad A possono anche essere offerte oltre i limiti di un'area locale (non viene fornita una singola definizione di questo termine nelle IR), in particolare con aeromobili complessi;
 - inoltre, non ci sono limitazioni alle regole di volo, il che significa che tali operazioni CAT da A ad A possono essere condotte in VFR di giorno, VFR di notte e anche IFR, per le quali, in particolare per l'IFR, la complessità delle operazioni aumenta in modo significativo;
 - infine, il numero massimo di nove passeggeri è decisamente elevato e può essere effettivamente raggiunto con velivoli complessi.

Riassunto delle azioni proposte

70. Sulla base della valutazione di cui sopra, vengono proposte le seguenti azioni.
71. Va sottolineato che le autorità competenti possono e dovrebbero applicare il principio di proporzionalità per le istruzioni e procedure interne dalle stesse applicate nel processo di certificazione delle organizzazioni non complesse. Al fine di garantire un elevato livello di sicurezza per le operazioni CAT e di trattare i pericoli relativi alle operazioni CAT occasionali, quando vengono condotte da un operatore le cui operazioni principali non ricadono nell'ambito CAT, si propone di mantenere il requisito relativo a un certificato per le operazioni CAT da A ad A.
72. Per gli operatori aerei che effettuano esclusivamente operazioni CAT da A ad A con velivoli ed elicotteri vengono proposte ulteriori attenuazioni, nello specifico per mezzo di modifiche alla parte CAT, parte ORO e parte ARO. Tuttavia, la maggior parte di queste attenuazioni aggiunge delle ulteriori limitazioni in termini di regole del volo ammissibili, VFR di giorno, e di dimensioni dell'aeromobile, ad esempio ELA2.
73. I velivoli ed elicotteri ELA2 sono definiti nell'allegato I - Definizioni, come segue:

- un velivolo ELA2 è un velivolo con una massa massima al decollo (MTOM) di 2 000 kg o inferiore che non è classificato come aeromobile a motore complesso; e
 - un elicottero ELA2 è un velivolo ad ala rotante ultraleggero con una MTOM non superiore a 600 kg e di progettazione semplice, progettato per il trasporto di non più di due occupanti, non equipaggiato con motori a turbina e/o a razzo.
74. Inoltre, va notato che le norme già adottate per la parte CAT e la parte ORO includono un numero di attenuazioni per le operazioni locali o le operazioni con aeromobili non complessi. Queste hanno origine dalle attenuazioni nelle norme UE-OPS e JAR-OPS3:
- Appendice 1 alla norma 1.005(a) per le operazioni con velivoli con prestazioni di classe B durante voli VFR di giorno;
 - Appendice 1 alla norma 3.005(f) per le operazioni con elicotteri di piccole dimensioni durante voli VFR di giorno; e
 - Appendice 1 alla norma 3.005(g) per operazioni locali con elicotteri.
75. L'Allegato 1 a questa EN fornisce una tabella dei riferimenti incrociati tra le appendici e le nuove norme AESA OPS, che include una indicazione delle differenze.
76. L'Allegato 2 a questa EN fornisce un elenco delle attenuazioni, divieti e norme che non sono applicabili o non rilevanti per le tipiche operazioni da A ad A.
77. Infine, per gli aeroclub in possesso di un certificato ATO dovrebbe essere possibile offrire voli promozionali a certe condizioni. Per permettere questa opzione, si propongono delle modifiche alla regolamentazione per l'equipaggio di condotta, in particolare alla parte ORA.

II. Modifiche alla regolamentazione di copertura

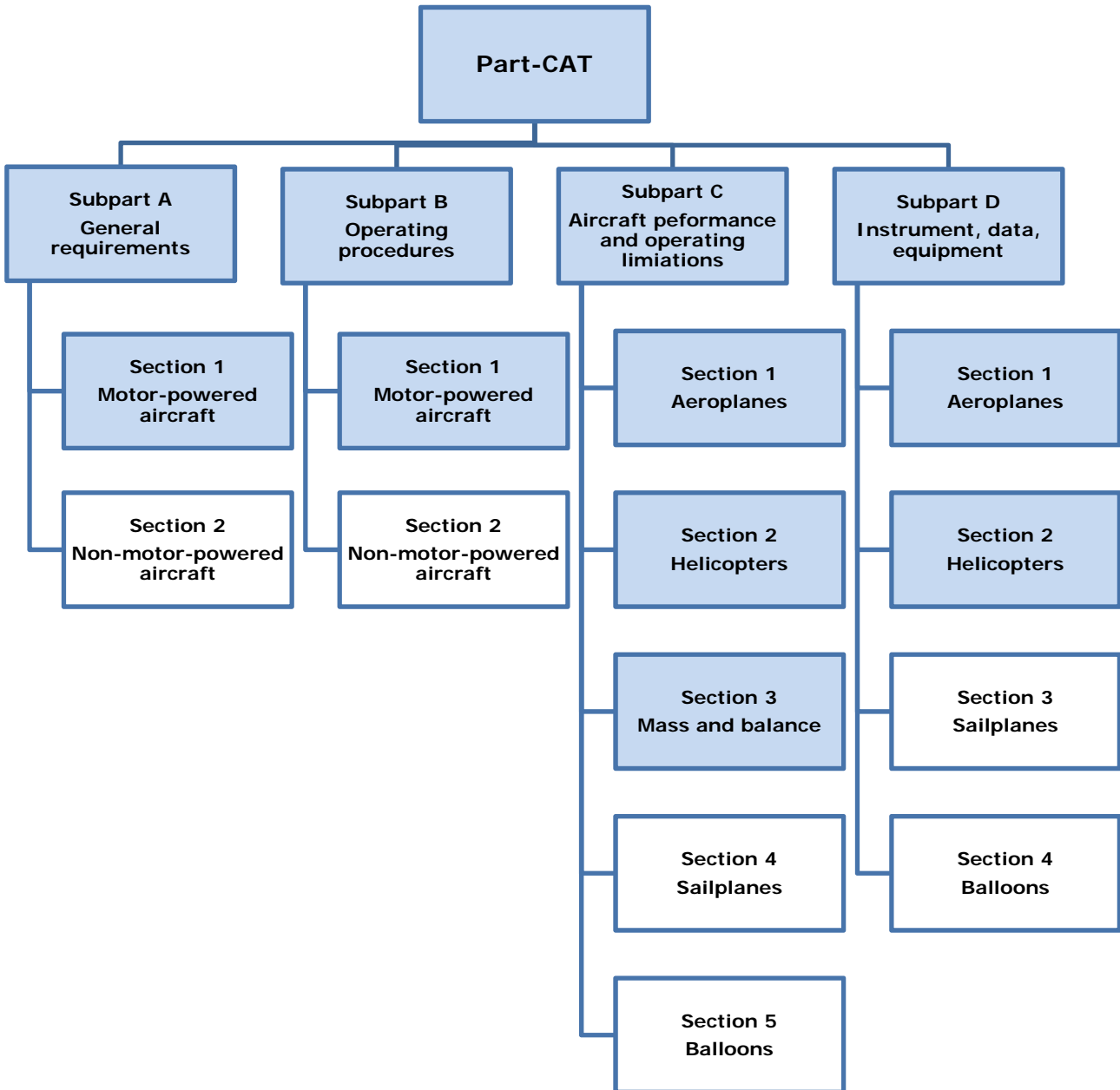
78. Le norme proposte per i voli da A ad A richiedono delle modifiche alla regolamentazione di copertura del regolamento sulle operazioni di volo e il regolamento per l'equipaggio di condotta.
79. Non si ritiene necessario definire le operazioni CAT da A ad A. Le norme stesse specificano nelle attenuazioni a quali categorie di aeromobili, regole del volo e ambiente operativo si applicano. Ciò permette di avere norme più proporzionate a seconda del caso.
80. Il punto 4 della regolamentazione di copertura di modifica per le operazioni di volo elimina la deroga per i voli da A ad A dall'articolo 6. Il punto 5 della regolamentazione di copertura di modifica specifica che le disposizioni di anteriorità per l'UE-OPS AOC e il processo di conversione per gli AOC per elicotteri stabiliti nell'articolo 7 vengono ugualmente applicati alle operazioni CAT da A ad A. La modifica all'articolo 10 propone una transizione sotto forma di deroga di 2 anni per CAT da A ad A. Inoltre, la regolamentazione di modifica propone delle modifiche per motivi di coerenza con le CR, ad esempio per FTL.
81. Inoltre, la regolamentazione di modifica tratta le modifiche negli allegati che sono illustrate in maggiori dettagli nel seguito.
82. Per quanto riguarda la regolamentazione di copertura per l'equipaggio di condotta, viene introdotto un nuovo paragrafo ORA.ATO.155 per permettere alle ATO di offrire

voli promozionali in determinate circostanze. Non si ritiene necessaria alcuna transizione.

III. Modifiche alla parte CAT

Campo di applicazione

83. Il diagramma seguente identifica in blu i capi e le sezioni applicabili alle operazioni CAT da A ad A.



Spiegazioni

84. Gli Allegati al regolamento sulle operazioni di volo e la parte CAT in particolare sono stati formulati fin dall'inizio tenendo conto del principio di proporzionalità. Per motivi di proporzionalità, le norme esistenti nella parte CAT distinguono già:
- le operazioni locali e i voli da A ad A dalle operazioni da A a B;
 - gli aeromobili non complessi dagli aeromobili complessi;
 - gli aeromobili monomotore dagli aeromobili plurimotore;
 - le operazioni IFR e VFR di notte dalle operazioni VFR di giorno;
 - le operazioni a pilotaggio singolo dalle operazioni a pilotaggio plurimo;
 - le operazioni per le quali è richiesto l'equipaggio di cabina dalle operazioni senza i requisiti relativi all'equipaggio di cabina;
 - i velivoli con prestazioni delle classi A, B e C; e
 - prestazioni di classi 1, 2, 3 e categorie A e B per gli elicotteri.
85. Riassumendo, per le operazioni CAT da A ad A le norme seguenti non sono né applicabili né pertinenti:
- norme che disciplinano esclusivamente le operazioni da A a B;
 - norme per aeromobili complessi;
 - norme per operazioni in IFR;
 - norme per operazioni a pilotaggio plurimo e norme con equipaggio di cabina; e
 - norme per i velivoli con prestazioni delle classi A e C.
86. L'Allegato 2 fornisce un elenco completo con le spiegazioni a 236 riferimenti normativi che:
- prevedono attenuazioni specificamente per le operazioni CAT da A ad A; o
 - prevedono attenuazioni per le operazioni con aeromobili non complessi o velivoli con prestazioni di classe B, o operazioni in area locale, che sono anche applicabili alle operazioni CAT da A ad A; o
 - sono per definizione non applicabili o pertinenti alle operazioni CAT da A ad A.
87. Come già detto, le attenuazioni relative alle norme UE-OPS e JAR-OPS 3 per velivoli con prestazioni di classe B in VFR di giorno, operazioni con elicotteri di piccole dimensioni in VFR di giorno e operazioni locali con elicotteri sono state riportate alla parte CAT per quanto possibile. L'Allegato 1 fornisce una tabella di riferimenti incrociati con una indicazione delle norme riportate.
88. L'Agenzia ha svolto ancora una volta dei controlli di proporzionalità delle norme applicabili alle operazioni CAT da A ad A e ha identificato le seguenti norme ove sono giustificate delle attenuazioni aggiuntive per le operazioni CAT da A ad A.

CAT.OP.MPA.151 Rifornimento di combustibile – attenuazioni

89. Si propone di aggiungere una nuova lettera b) con un'attenuazione per le operazioni CAT da A ad A con velivoli ELA2 (European Light Aircraft) in VFR di giorno.

L'attenuazione permetterebbe all'operatore, invece di applicare i requisiti della norma CAT.OP.MPA.150 per la pianificazione del volo e il metodo per il calcolo pre-volo del combustibile, di specificare soltanto una riserva finale minima nell'OM che non deve essere inferiore alla quantità necessaria per volare per un periodo di 45 minuti.

90. Questa attenuazione era anche contenuta nell'UE-OPS, appendice 1 alla norma 1.005(a) 12(i).
91. Questa nuova lettera b) rende necessario cambiare l'attuale lettera b) in c).

CAT.POL.A.310 Separazione dagli ostacoli al decollo — velivoli plurimotore

92. Si propone di aggiungere una nuova lettera e) per consentire l'attenuazione a quanto previsto per le operazioni VFR di giorno con velivoli con prestazioni di classe B per alcuni requisiti del sentiero di volo al decollo che sono, dal punto di vista della sicurezza, rilevanti alle operazioni in condizioni VMC.
93. Questa attenuazione era anche contenuta nell'UE-OPS, appendice 1 alla norma 1.005(a) 24(i).

IV. Modifiche alla parte ORO

ORO.GEN

94. In generale, nel determinare l'equilibrio appropriato tra le norme attuative (IR) e i metodi accettabili di rispondenza (AMC), l'Agenzia ha considerato la necessità di garantire il livello di resilienza delle norme in un momento in cui il progresso nelle comunicazioni digitali, l'informatica e altre discipline aprono la strada a un'innumerabile quantità di alternative tecniche e il numero di scelte disponibili tende a moltiplicarsi, con una complessità e una densità delle operazioni sempre crescenti. La maggiore complessità dei modelli commerciali e delle operazioni, con interazioni multiple tra gli elementi del sistema, non solo richiede alle autorità e alle organizzazioni di implementare dei sistemi di gestione efficaci, ma richiede anche flessibilità per le organizzazioni affinché possano soddisfare o superare gli obiettivi di sicurezza definiti dalle IR, adottando i metodi di rispondenza e le strategie di mitigazione dei rischi che ritengono opportune, a seconda della loro particolare organizzazione, del modello commerciale, delle infrastrutture e tipo di operazioni.
95. Ciò si applica anche ai requisiti del sistema di gestione proposti con la parte ORO, che sono strutturati per definire l'obiettivo di sicurezza nelle IR, mentre i dettagli relativi ai mezzi per raggiungere questo obiettivo sono definiti come AMC. Ciò crea flessibilità, in quanto un'organizzazione può proporre dei mezzi alternativi a quelli stabiliti negli AMC dell'Agenzia per soddisfare l'obiettivo stabilito a livello di IR. Questo è particolarmente importante nel campo della gestione della sicurezza, in quanto non esiste un approccio uguale per tutti per la gestione efficace della sicurezza: le organizzazioni hanno bisogno di flessibilità per identificare i pericoli e mitigare correttamente i relativi rischi specifici in termini di sicurezza.
96. Per tale motivo, nessun requisito troppo dettagliato è incluso a livello di ORO.GEN al fine di non creare un inutile onere per alcuni tipi di organizzazione. In termini di gestione della sicurezza, il requisito fondamentale (ORO.GEN.200(a)(3)) è piuttosto conciso e impone all'organizzazione di:

- garantire l'identificazione dei pericoli per la sicurezza aerea derivanti dalle proprie attività;
 - garantire la loro valutazione e la gestione dei rischi associati;
 - intraprendere azioni per mitigare il rischio e verificarne l'efficacia.
97. Vale la pena notare che sia per organizzazioni complesse sia non complesse è possibile che la stessa persona agisca come responsabile della sicurezza e responsabile del monitoraggio della conformità, sempre che siano rese disponibili risorse sufficienti per entrambe le funzioni e che l'indipendenza delle ispezioni e degli audit possa essere garantita.
98. A causa della natura delle operazioni, si ritiene che non vengano trasportate merci pericolose su iniziativa dell'operatore durante tali operazioni. In aggiunta e per lo stesso motivo, non si prevede che i passeggeri trasportino merci pericolose oltre a quelle attualmente ammesse ai sensi della parte 8 delle istruzioni tecniche. Quindi, le operazioni CAT da A ad A e le operazioni CAT con alianti e palloni sono state esentate dal soddisfare il requisito ORO.GEN.110 (j), in base al quale un operatore è tenuto a stabilire e mantenere un programma d'addestramento sulle merci pericolose per il proprio personale.

ORO.AOC

99. 56. Per gli operatori che effettuano operazioni CAT da A ad A e operazioni CAT con alianti e palloni, il regolamento (CE) n. 2042/2003 non richiede di designare il personale per il mantenimento della navigabilità. Ciò non era sufficientemente espresso nella norma ORO.AOC.135 e quindi la lettera a), punto 4, è stata modificata. Inoltre, i requisiti per le strutture definiti nella norma ORO.GEN.215 sono considerati sufficienti e quindi tali operatori sono esenti dal soddisfare i requisiti per le strutture stabiliti nella norma ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Si ritiene che la struttura completa di un manuale delle operazioni come richiesto dalla norma ORO.MLR.101 non sia rilevante per le operazioni CAT da A ad A con velivoli ed elicotteri ELA2. Quindi, al fine di poter introdurre maggiore flessibilità, mantenendo allo stesso tempo i principi generali di un manuale delle operazioni, le operazioni CAT da A ad A e le operazioni con alianti e palloni sono state esentate dal soddisfare la norma ORO.MLR.101 e viene fornita una struttura semplificata di un manuale delle operazioni nella norma AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. Le modifiche alla norma ORO.FC sono in linea con la proposta già avanzata con il parere 04/2011 dell'AESA. Gli operatori delle operazioni CAT da A ad A e operazioni CAT per alianti e palloni devono soddisfare i requisiti comuni della Sezione I che sono applicabili a tutti gli operatori commerciali e non commerciali di aeromobili a motore complessi. Inoltre, devono soddisfare il requisito per le operazioni commerciali diverse dal CAT della Sezione 3, che prevede un controllo annuale di professionalità dell'operatore. La sezione comune conteneva già le attenuazioni per i velivoli con prestazioni di classe B

relative alla validità della competenza della rotta/area e aeroporto. Questa attenuazione viene ora estesa alle operazioni CAT da A ad A nella misura in cui non viene applicato il periodo di validità di 12 mesi.

V. Modifiche alla parte ARO

102. Il paragrafo ARO.OPS.210 che richiede alle autorità di definire un'area locale viene eliminato.
103. Viene invece aggiunta una nuova lettera c) alla norma ARO.OPS.100 per chiarire che l'autorità competente può determinare delle specifiche limitazioni operative che dovrebbero essere documentate nell'OPSPECS. Il formato attuale dell'OPSPECS contiene già dei campi per specificare le limitazioni operative.

VI. Modifiche alla parte ORA

104. Si propone di aggiungere un nuovo paragrafo ORA.ATO.155 per permettere alle ATO di offrire, a determinate condizioni, voli promozionali da A ad A con velivoli ELA2, elicotteri ELA2 e alianti e operazioni in area locale con palloni.
105. Questa norma permetterebbe agli aeroclub di continuare con la prassi attuale di offrire voli promozionali per attrarre nuovi studenti e offrirebbe una solida base giuridica per tali operazioni. Allo stesso tempo, l'Agenzia ha cercato di evitare di creare condizioni di disparità con gli operatori aerei commerciali che offrono voli CAT da A ad A in VFR di giorno con aeromobili ELA2. Il numero di giorni e l'area delle operazioni sono stati limitati.

VII. Altre osservazioni

Ai fini delle operazioni CAT da A ad A, non sono state effettuate modifiche alle definizioni di cui all'allegato I pubblicato nel parere 04/2011.

Allegato 1: Tabella dei riferimenti incrociati alle appendici nelle norme UE-OPS e JAR-OPS3**Appendice 1 alla norma 1.005(a) – Velivoli con prestazioni di classe B, VFR di giorno**

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>(a) Terminologia</p> <p>1. Operazioni da A ad A — il decollo e l'atterraggio sono effettuati nel medesimo luogo.</p> <p>2. Operazioni da A a B — il decollo e l'atterraggio sono effettuati in luoghi diversi.</p> <p>3. Notte — le ore comprese tra la fine del crepuscolo serale civile e l'inizio del crepuscolo mattutino civile o altro periodo di tempo compreso tra il tramonto e l'alba, così come previsto dalla competente Autorità.</p>	<p>Allegato I - Definizioni</p>	<p>I termini da A ad A e da A a B non sono definiti in questa sede. Il termine da A ad A viene descritto nella regolamentazione di copertura.</p> <p>Definizione di notte: invariata.</p>
<p>(b) Le operazioni alle quali è applicabile la presente appendice possono essere condotte in conformità alle attenuazioni dei requisiti esposte qui di seguito.</p>		<p>Osservazioni generali:</p> <p>Nel seguito, i velivoli con prestazioni di classe B sono stati trattati come velivoli non complessi.</p> <p>Tuttavia, va notato che i velivoli con prestazioni di classe B potrebbero anche essere aeromobili complessi se l'aeromobile è stato certificato per un equipaggio di condotta minimo di due piloti o se l'aeromobile è equipaggiato con due o più motori a turboelica.</p>
<p>1. OPS 1.035 Sistema di qualità</p>	<p>AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)</p>	<p>Modificato</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>Nel caso di un operatore molto piccolo, l'incarico di responsabile della qualità (Quality Manager) può essere ricoperto da un responsabile (Post Holder) designato se si ricorre a auditor esterni. Ciò vale anche quando il dirigente responsabile (Accountable Manager) ricopre uno o più incarichi (posts).</p>		<p>La funzione di responsabile della qualità viene svolta dal responsabile per il monitoraggio della conformità (compliance monitor manager (CMM)). Questa funzione non può essere combinata con una funzione di responsabile. Tuttavia, in un'organizzazione non complessa la funzione del CMM può essere combinata con la funzione di dirigente responsabile sempre che quest'ultimo abbia dimostrato la relativa competenza.</p>
2.A disposizione		
<p>3. OPS 1.075 Modalità per il trasporto di persone</p> <p>Non richiesto per le operazioni VFR dei velivoli monomotore.</p>	CAT.GEN.MPA.165	<p>Non trasposto</p> <p>È ovvio che questo requisito non è rilevante per velivoli di piccole dimensioni e non sono necessari provvedimenti specifici da parte dell'operatore.</p>
<p>4. OPS 1.100 Ammissione in cabina di pilotaggio</p> <p>(i) L'operatore deve stabilire norme per il trasporto di passeggeri seduti a un posto di pilotaggio.</p> <p>(ii) Il comandante deve assicurare che:</p> <p>A. il trasporto di passeggeri seduti a un posto di pilotaggio non distra e/o interferisca con le operazioni di volo; e</p> <p>B. il passeggero che occupa un posto di pilotaggio sia reso familiare con le pertinenti restrizioni e procedure di</p>	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	<p>Modificato</p> <p>Le operazioni VFR di notte e IFR sono state escluse intenzionalmente per evitare il rischio che un passeggero manipoli involontariamente gli strumenti.</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
sicurezza.		
<p>5. OPS1.105 Trasporto non autorizzato</p> <p>Non richiesto per le operazioni VFR dei velivoli monomotore.</p>	-	<p>Non trasposto</p> <p>È ovvio che questo requisito non è rilevante per velivoli di piccole dimensioni e non sono necessari provvedimenti specifici da parte dell'operatore.</p>
<p>6. OPS1.135 Informazioni addizionali e moduli obbligatori a bordo</p> <p>(i) Per le operazioni VFR di giorno da A ad A dei velivoli monomotore non sono obbligatori a bordo i seguenti documenti:</p> <p>(A) piano di volo operativo;</p> <p>(B) quaderno tecnico di bordo del velivolo;</p> <p>(C) documentazione NOTAM/AIS;</p> <p>(D) informazioni meteorologiche;</p> <p>(E) notifica di speciali categorie di passeggeri ecc., e</p> <p>(F) notifica di carichi speciali, incluse merci pericolose ecc.</p> <p>(ii) Per le operazioni VFR di giorno da A a B dei velivoli monomotore non è obbligatoria a bordo la notifica di speciali categorie di passeggeri di cui alla norma OPS 1.135(a)(7).</p> <p>(iii) Per le operazioni VFR di giorno da A a B, il piano di volo operativo può essere in forma semplificata e deve soddisfare le esigenze del tipo di operazioni.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Modificato</p> <p>Le attenuazioni nella norma CAT.GEN.MPA.180 includono anche:</p> <p>il certificato acustico;</p> <p>la licenza di stazione radio, e</p> <p>la documentazione relativa alla massa e al bilanciamento.</p> <p>Inoltre, le attenuazioni per le operazioni da A ad A e in area locale sono identiche.</p> <p>Le operazioni da A a B in VFR di giorno con velivoli monomotore sono classificate come operazioni in area locale.</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>7. OPS1.215 Uso dei servizi del traffico aereo</p> <p>Per le operazioni VFR di giorno dei velivoli monomotore, il contatto non obbligatorio con gli ATS è mantenuto per la durata appropriata alla natura delle operazioni. I servizi di ricerca e soccorso devono essere assicurati in conformità alla norma OPS 1.300.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Invariato
<p>8. OPS1.225 Minimi operativi di aeroporto</p> <p>Per le operazioni VFR, i minimi operativi VFR standard coprono generalmente tale requisito. Se necessario, l'operatore specifica requisiti aggiuntivi tenendo conto di fattori quali la copertura radio, l'orografia del terreno, la natura dei siti di decollo e atterraggio, le condizioni di volo e la capacità ATS.</p>	<p>Proposto: nuovi AMC</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Minimi operativi di aeroporto</p> <p>OPERAZIONI VFR CON AEROMOBILI A MOTORE NON COMPLESSI</p> <p>Per stabilire i minimi operativi VFR, l'operatore può applicare i minimi operativi VFR di cui alla parte SERA. Se necessario, l'operatore può specificare nell'OM delle condizioni aggiuntive per l'applicabilità di tali minimi, tenendo conto di fattori quali la copertura radio, l'orografia del terreno, la natura dei siti di decollo e atterraggio, le condizioni di volo e la capacità ATS.</p>	Invariato
<p>9. OPS1.235 Procedura antirumore</p> <p>Non si applica alle operazioni VFR dei velivoli monomotore.</p>	CAT.OP.MPA.130	Invariato
<p>10. OPS1.240 Rotte e aree di operazioni:</p>	CAT.OP.135(c)	Invariato

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
la lettera a), punto 1, non si applica alle operazioni VFR di giorno da A ad A dei velivoli monomotore.		
<p>11. OPS1.250 Determinazione delle altitudini minime di volo</p> <p>Per le operazioni VFR di giorno, tale norma si applica come descritto qui di seguito. L'operatore garantisce che le operazioni siano condotte esclusivamente sulle rotte e nelle aree per le quali è possibile mantenere la separazione minima di sicurezza dal suolo e tiene conto di fattori quali la temperatura, l'orografia del terreno, le condizioni meteorologiche sfavorevoli (ad esempio, turbolenza forte e correnti d'aria discendenti, correzioni dovute alle variazioni di temperatura e di pressione rispetto ai valori standard).</p>	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(a)	Invariato
<p>12. OPS1.255 Rifornimento di combustibile</p> <p>(i) Per i voli da A ad A — l'operatore specifica la quantità minima di combustibile con cui un volo deve concludersi. Tale riserva finale minima di combustibile non deve essere inferiore alla quantità necessaria per volare per un periodo di tempo di 45 minuti.</p> <p>(ii) Per i voli da A a B — l'operatore garantisce che i calcoli pre-volo del combustibile utilizzabile richiesto per il volo includano:</p>	<p>Per (i):</p> <p>Proposto: nuova norma CAT.OP.MPA.151(b)</p> <p>(b) In deroga alla lettera a), per le operazioni con velivoli non complessi con una MTOM di 2 000 kg o inferiore che decollano e atterrano allo stesso aeroporto o sito operativo, l'operatore deve specificare il combustibile di riserva finale nell'OM, il quale non deve essere inferiore alla quantità necessaria per volare per un periodo di tempo di 45 minuti.</p>	<p>Modificato</p> <p>Limitato a velivoli non complessi con una MTOM di 2 000 kg o inferiore.</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>(A) il combustibile per il rullaggio (taxi fuel) — combustibile consumato prima del decollo, se significativo; e</p> <p>(B) il combustibile per il volo (trip fuel) — combustibile consumato per raggiungere l'aeroporto di destinazione; e</p> <p>(C) il combustibile di riserva (reserve fuel)– comprendente:</p> <p>1. il combustibile per le necessità contingenti (contingency fuel) — combustibile non inferiore al 5% del combustibile previsto per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione o, in caso di ripianificazione in volo, al 5% del combustibile necessario per la continuazione del volo; e</p> <p>2. il combustibile di riserva finale (final reserve fuel) — combustibile necessario per prolungare il volo di altri 45 minuti (motori alternativi) o 30 minuti (motori a turbina); e</p> <p>(D) il combustibile per l'aeroporto alternato (alternate fuel) — combustibile necessario per raggiungere l'aeroporto alternato alla destinazione, via quello di destinazione, qualora sia richiesto un aeroporto alternato alla destinazione; e</p> <p>(E) il combustibile extra (extra fuel) — combustibile che il comandante può richiedere in aggiunta a quello di cui alle lettere da A) a D).</p>	<p>L'ex lettera b) diventa c)</p> <p>Per (ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151(a)</p>	
13. OPS1.265 Trasporto di passeggeri non	CAT.OP.MPA.155	Trasposto parzialmente.

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>ammissibili, persone espulse o sotto custodia</p> <p>Per le operazioni VFR dei velivoli monomotore e qualora non sia previsto il trasporto di passeggeri non ammissibili, persone espulse o sotto custodia, l'operatore non è obbligato a definire le procedure per il trasporto di tali tipologie di passeggeri.</p>		<p>È ovvio dal testo che le procedure dell'operatore sono richieste soltanto quando si trasportano SCP.</p> <p>Benché i passeggeri non ammissibili, le persone espulse o sotto custodia possano essere trasportati soltanto raramente in un velivolo monomotore in VFR come CAT, non sussiste una giustificazione relativa alla sicurezza in merito al motivo per cui le procedure dell'operatore non debbano essere richieste per tali voli.</p>
<p>14. OPS1.280 Sistemazione dei passeggeri</p> <p>Non si applica alle operazioni VFR dei velivoli monomotore.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Non trasposto</p> <p>È ovvio che, per le operazioni con velivoli non complessi, l'introduzione di procedure debba seguire un approccio proporzionato e pragmatico. Non sembra esserci la necessità di attenuazioni.</p>
<p>15. OPS1.285 Informazioni ai passeggeri</p> <p>La dimostrazione e le informazioni sono fornite in modo appropriato al tipo di operazioni. Nelle operazioni con un solo pilota non possono essere assegnati a quest'ultimo compiti che lo distraggano dalle sue funzioni a bordo.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Viene proposto di aggiungere AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERAZIONI A PILOTAGGIO SINGOLO SENZA EQUIPAGGIO DI CABINA</p> <p>Per le operazioni a pilotaggio singolo senza equipaggio di cabina, il comandante divulga le informazioni di sicurezza ai passeggeri tranne durante le fasi critiche del volo.</p>	Invariato
<p>16. OPS1.290 Preparazione del volo</p> <p>(i) Piano di volo operativo per le operazioni</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)</p>	Invariato

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>da A ad A — non richiesto.</p> <p>(ii) operazioni VFR di giorno da A a B — l'operatore assicura che per ogni volo sia compilato un piano di volo operativo in forma semplificata, pertinente al tipo di operazioni.</p>		
<p>17. OPS1.295 Scelta degli aeroporti</p> <p>Non si applicano alle operazioni VFR. Le istruzioni necessarie per l'uso degli aeroporti e dei siti di decollo e atterraggio devono essere formulate in riferimento alla norma OPS1.220.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Non trasposto</p> <p>Il testo attuale in effetti già esclude operazioni VFR.</p>
<p>18. OPS1.310 Membri d'equipaggio alle postazioni di lavoro</p> <p>Per le operazioni VFR, le istruzioni in materia sono obbligatorie solo quando sono effettuate operazioni con due piloti.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Non trasposto</p> <p>La norma in effetti tratta già soltanto le operazioni a equipaggio plurimo. Inoltre, non sussiste una correlazione logica tra il requisito sulla sicurezza e le classi di prestazioni o le regole del volo che potrebbe essere tenuta in considerazione.</p>
<p>19. OPS1.375 Gestione del combustibile in volo</p> <p>L'appendice 1 alla norma OPS 1.375 non si applica alle operazioni VFR di giorno dei velivoli monomotore.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Non trasposto</p> <p>L'appendice 1 all'OPS 1.375 non esiste.</p>
<p>20. OPS1.405 Inizio e continuazione di un avvicinamento</p> <p>Non si applicano alle operazioni VFR.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Non trasposto</p> <p>Il requisito tratta le operazioni in IFR. Non c'è bisogno di alleviare in modo esplicito le</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
		operazioni VFR.
21. OPS1.410 Procedure operative — altezza di attraversamento della soglia pista Non si applicano alle operazioni VFR.	CAT.OP.MPA.310	Non trasposto Il requisito tratta gli avvicinamenti di precisione. Non c'è bisogno di alleviare in modo esplicito le operazioni VFR.
22. OPS da 1.430 a 1.460, appendici incluse Non si applicano alle operazioni VFR.	CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO	Non trasposto Tranne per il requisito di stabilire i minimi per le operazioni VFR, l'IR e corrispondenti AMC trattano le operazioni in IFR. Non c'è bisogno di alleviare in modo esplicito le operazioni VFR.
23. OPS1.530 Decollo (i) La lettera a) si applica con l'aggiunta seguente. L'Autorità può, vagliando caso per caso, accettare altri dati di prestazione presentati dall'operatore e basati sulla dimostrazione e/o su un'esperienza documentata. Le lettere b) e c) si applicano con la seguente aggiunta. Qualora le prescrizioni della presente norma non possano essere soddisfatte a causa delle limitazioni fisiche relative a un allungamento della pista e sussistano un evidente interesse generale e una necessità operativa, l'Autorità può, vagliando caso per caso, accettare altri dati di prestazione, non contrastanti con quelli del Manuale di volo del velivolo relativi a procedure speciali, presentati dall'operatore e basati sulla	CAT.POL.A.305	Non trasposto Caso per caso, le attenuazioni richiedono una procedura di cui all'articolo 14.

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>dimostrazione e/o su un'esperienza documentata;</p> <p>(ii) l'operatore che desidera effettuare operazioni a norma del punto i) deve ottenere l'approvazione preventiva dell'autorità che rilascia il COA. Tale approvazione specificherà:</p> <p>(A) il tipo di velivolo;</p> <p>(B) il tipo di operazioni;</p> <p>(C) l'aeroporto o gli aeroporti e le piste interessati;</p> <p>(D) le restrizioni al decollo da applicare in VMC;</p> <p>(E) le qualifiche dei membri dell'equipaggio, e</p> <p>(F) che l'applicazione è limitata ai velivoli il cui primo certificato per tipo è stato rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2005;</p> <p>(iii) l'operazione deve essere accettata dallo Stato nel quale è ubicato l'aeroporto.</p>		
<p>24. OPS1.535 Separazione dagli ostacoli al decollo — velivoli plurimotore</p> <p>(i) La lettera a), punti 3, 4 e 5, la lettera b), punto 2, la lettera c), punti 1 e 2 e l'appendice non sono applicabili alle operazioni VFR di giorno;</p> <p>(ii) per le operazioni IFR o VFR di giorno, le lettere b) e c) si applicano con le variazioni seguenti:</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Al fine di trasporre il punto (i), viene proposta la seguente modifica alla norma CAT.POL.A.310:</p> <p>inserire una nuova lettera e)</p> <p>(e) I requisiti di cui alla lettera a), punti 3, 4 e 5, alla lettera b), punto 2, alla</p>	<p>Trasposto parzialmente.</p> <p>(i) il riferimento alla lettera c), punto 1, non viene trasposto, altrimenti la norma non includerebbe i sentieri di volo che richiedono un cambiamento di rotta superiore a 15°.</p> <p>(ii) il riferimento all'ifr e alla lettera B) non viene trasposto. Non sussiste alcuna giustificazione di sicurezza per tali</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>(A) la guida visiva di direzione è considerata disponibile quando la visibilità in volo è pari o superiore a 1 500 m;</p> <p>(B) la larghezza massima del corridoio richiesta è di 300 m quando la visibilità in volo è pari o superiore a 1 500 m.</p>	<p>lettera c), punto 2 non sono applicabili alle operazioni VFR di giorno.</p> <p>Al fine di trasporre parzialmente il punto (ii), viene proposta la seguente modifica alla norma AMC1 CAT.POL.A.310:</p> <p>aggiungere alla fine della lettera a):</p> <p>Per le operazioni VFR di notte, la guida visiva di direzione viene considerata disponibile quando la visibilità in volo è uguale o maggiore di 1 500 m.</p>	<p>attenuazioni.</p>
<p>25. OPS1.545 Atterraggio — aeroporto di destinazione e aeroporto alternato</p> <p>(i) La norma si applica con la seguente aggiunta. Qualora le prescrizioni della presente norma non possano essere soddisfatte a causa delle limitazioni fisiche relative a un allungamento della pista e sussistano un evidente interesse generale e una necessità operativa, l'Autorità può, vagliando caso per caso, accettare altri dati di prestazione, non contrastanti con quelli del Manuale di volo del velivolo, relativi alle procedure speciali, presentati dall'operatore sulla base di una dimostrazione e/o di un'esperienza documentata;</p> <p>(ii) l'operatore che desidera effettuare operazioni a norma del punto i) deve ottenere l'approvazione preventiva dell'autorità che rilascia il COA. Tale</p>		<p>Non trasposto</p> <p>Caso per caso, le attenuazioni richiedono una procedura di cui all'articolo 14.</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>approvazione specificherà:</p> <p>(A) il tipo di velivolo; (B) il tipo di operazioni; (C) l'aeroporto o gli aeroporti e le piste interessati; (D) le restrizioni all'avvicinamento finale e all'atterraggio da applicare in VMC; (E) le qualifiche dei membri dell'equipaggio, e (F) che l'applicazione è limitata ai velivoli il cui certificato per tipo è stato rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2005;</p> <p>(iii) l'operazione deve essere accettata dallo Stato nel quale è ubicato l'aeroporto.</p>		
<p>26. OPS1.550 Atterraggio — pista asciutta</p> <p>(i) La norma si applica con la seguente aggiunta. Qualora le prescrizioni della presente norma non possano essere soddisfatte a causa delle limitazioni fisiche relative a un allungamento della pista e sussistano un evidente interesse generale e una necessità operativa, l'Autorità può, vagliando caso per caso, accettare altri dati di prestazione, non contrastanti con quelli del Manuale di volo del velivolo, relativi alle procedure speciali, presentati dall'operatore sulla base di una dimostrazione e/o di un'esperienza documentata;</p> <p>(ii) l'operatore che desidera effettuare operazioni a norma del punto i) deve</p>		<p>Non trasposto</p> <p>Caso per caso, le attenuazioni richiedono una procedura di cui all'articolo 14.</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>ottenere l'approvazione preventiva dell'autorità che rilascia il COA. Tale approvazione specificherà:</p> <p>(A) il tipo di velivolo; (B) il tipo di operazioni; (C) l'aeroporto o gli aeroporti e le piste interessati; (D) le restrizioni all'avvicinamento finale e all'atterraggio da applicare in VMC; (E) le qualifiche dei membri dell'equipaggio; e (F) che l'applicazione è limitata ai velivoli il cui certificato per tipo è stato rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2005;</p> <p>(iii) l'operazione deve essere accettata dallo Stato nel quale è ubicato l'aeroporto.</p>		
27.A disposizione		
<p>28. OPS1.650 Operazioni VFR di giorno</p> <p>La norma 1.650 si applica con la seguente aggiunta: l'Autorità può esentare dal rispetto dei requisiti di cui alle lettere da f) a</p> <p>i) i velivoli monomotore con certificato di navigabilità individuale rilasciato per la prima volta anteriormente al 22 maggio 1995, qualora il rispetto dei suddetti requisiti richieda un adeguamento.</p>	CAT.IDE.A.125 (d)	Invariato
29. Parte M, norma M.A.704, Descrizione della gestione del mantenimento		Non trattata nel regolamento sulle operazioni di volo.

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>dell'aeronavigabilità</p> <p>La descrizione della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità può essere adattata alle operazioni da effettuare.</p>		
<p>30.Parte M, norma M.A.306, Quaderno tecnico di bordo dell'operatore</p> <p>L'autorità può approvare una versione semplificata del Quaderno tecnico di bordo, pertinente al tipo di operazioni condotte.</p>		<p>Non trattata nel regolamento sulle operazioni di volo.</p>
<p>31. OPS1.940 Composizione dell'equipaggio di condotta</p> <p>La lettera a), punti 2 e 4 e la lettera b) non sono applicabili alle operazioni VFR di giorno; la lettera a), punto 4 deve tuttavia essere applicata integralmente quando la norma OPS 1 richiede 2 piloti.</p>		<p>Non trasposto</p> <p>L'applicabilità/non applicabilità è chiara dal testo.</p>
<p>32. OPS1.945 Addestramento di transizione e controllo</p> <p>(i) Lettera a), punto 7 — il volo di linea sotto supervisione (LIFUS) può essere condotto su qualsiasi velivolo nell'ambito della classe applicabile. La durata del volo di linea sotto supervisione (LIFUS) richiesta dipende dalla complessità delle operazioni da effettuare;</p> <p>(ii) lettera a), punto 8: non richiesta.</p>		<p>ORO.FC.220 (d)(2)+ corrispondente AMC1 punto e.3</p> <p>ORO.FC.220 (b)(i)</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>33. OPS1.955 Nomina a comandante</p> <p>La lettera b) si applica come descritto qui di seguito: l'Autorità può accettare un corso comando abbreviato in relazione al tipo di operazioni condotte.</p>		<p>ORO.FC.205 (g)</p>
<p>34. OPS1.960 Comandanti con Licenza di pilota commerciale</p> <p>La lettera a), punto 1, i) non è applicabile alle operazioni VFR di giorno.</p>		<p>ORO.FC.A.250 (b)</p>
<p>35. OPS1.965 Addestramento e controlli periodici</p> <p>(i) La lettera a), punto 1, si applica alle operazioni VFR di giorno così come descritto qui di seguito. Ogni addestramento e controllo è pertinente al tipo di operazioni e classe del velivolo su cui operano i membri dell'equipaggio di condotta, tenuto debitamente conto dell'eventuale equipaggiamento specializzato utilizzato;</p> <p>(ii) la lettera a), punto 3, ii) si applica come segue. L'addestramento nel velivolo può essere condotto da un esaminatore di abilitazione per classe (Class Rating Examiner — CRE), un esaminatore di volo (Flight Examiner — FE) o un esaminatore di abilitazione per tipo (Type Rating Examiner — TRE).</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, punto a.5</p> <p>ORO.FC.145 (a)(2)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(5)</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>(iii) la lettera a), punto 4, i) si applica come segue. Il controllo di professionalità da parte dell'operatore può essere condotto da un esaminatore di abilitazione per tipo (TRE), un esaminatore di abilitazione per classe (CRE) oppure da un comandante adeguatamente qualificato designato dall'operatore e accettabile per l'Autorità, addestrato in materia di gestione delle risorse dell'equipaggio (Crew Resource Management — CRM) e nella valutazione delle capacità sotto il profilo di CRM.</p> <p>(iv) la lettera b), punto 2, è applicabile alle operazioni VFR di giorno come segue. Nei casi in cui le operazioni siano condotte durante stagioni inferiori a 8 mesi consecutivi, è sufficiente un solo controllo di professionalità da parte dell'operatore (operator proficiency check). Tale controllo di professionalità deve essere effettuato prima di avviare le operazioni di trasporto aereo commerciale.</p>		ORO.FC.230 (b)(3)
<p>36. OPS1.968 Qualifica dei piloti che possono operare in entrambi i posti di pilotaggio</p> <p>L'appendice 1 non è applicabile alle operazioni VFR di giorno dei velivoli monomotore.</p>		Non trasposto Evidente
<p>37. OPS1.975 Qualificazione di rotta e di aeroporto</p>		

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>(i) Per le operazioni VFR di giorno, le lettere b), c) e d) non sono applicabili, salvo che l'operatore garantisca, nei casi in cui è richiesta un'approvazione speciale dello Stato di ubicazione dell'aeroporto, l'osservanza delle prescrizioni associate;</p> <p>(ii) per le operazioni IFR o VFR di notte, in alternativa alle lettere b), c) e d), la qualificazione di rotta e di aeroporto può essere rinnovata come segue:</p> <p>(A) eccetto per le operazioni verso gli aeroporti più impegnativi, mediante il completamento di almeno 10 tratte nella zona delle operazioni durante i precedenti 12 mesi oltre all'eventuale autoinformazione (self briefing) richiesta.</p> <p>(B) Le operazioni verso gli aeroporti più impegnativi possono essere effettuate solo se:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il comandante è stato qualificato all'aeroporto nei precedenti 36 mesi mediante ricognizione quale membro operativo dell'equipaggio di condotta oppure quale osservatore; 2. l'avvicinamento è effettuato in VMC dalla prevista altitudine minima di settore; e 3. prima del volo è stata effettuata un'adeguata auto informazione. 		<p>GM1 ORO.FC.105 (c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 (c)</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>38. OPS1.980 Operazioni su più di un tipo o variante</p> <p>(i) Non si applica se le operazioni sono limitate alle classi di velivoli a motore alternativo in VFR diurno con un solo pilota;</p> <p>(ii) per le operazioni IFR e VFR di notte, il requisito di cui all'appendice 1 alla norma OPS1.980, lettera d), punto 2, i), relativo all'obbligo di avere al proprio attivo 500 ore sul pertinente posto di pilotaggio prima di applicare i benefici derivanti dalla trascrizione di due abilitazioni sulla licenza, è ridotto a 100 ore o tratte se una delle abilitazioni è correlata a una classe. Prima di essere assegnato alle funzioni di comandante, il pilota deve completare un volo di controllo.</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>
<p>39. OPS1.981 Impiego di elicotteri e velivoli</p> <p>La lettera a), punto 1, non è applicabile se le operazioni sono limitate a classi di velivoli a motore alternativo con un solo pilota.</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p>
<p>40.A disposizione</p>		
<p>41. OPS1.1060 Piano di volo operativo</p> <p>Non richiesto per le operazioni VFR di giorno da A ad A. Per le operazioni VFR di giorno da A a B la norma è applicabile, ma il Piano di volo può essere in forma semplificata in relazione al tipo di operazioni condotte (cfr.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Trasposto</p> <p>Differenza: la norma AESA OPS si riferisce soltanto al VFR e non al VFR di giorno. Tuttavia, il campo di applicazione dei voli da A ad A è limitato al VFR di giorno.</p>

Appendice 1 all'OPS 1.005(a)	AESA OPS – Riferimento	Differenze
la norma OPS1.135).		
<p>42. OPS1.1070 Descrizione della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità</p> <p>La descrizione della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità può essere adattata alle operazioni da effettuare.</p>		Non trattata nel regolamento sulle operazioni di volo.
<p>43. OPS1.1071 Quaderno tecnico di bordo del velivolo</p> <p>Applicabile come indicato nella parte M, norma M.A.306, Quaderno tecnico di bordo dell'operatore.</p>		Non trattata nel regolamento sulle operazioni di volo.
44.A disposizione		
45.A disposizione		
<p>46. OPS1.1240 Programmi di addestramento</p> <p>I programmi di addestramento sono adattati al tipo di operazioni effettuate. Per le operazioni VFR può essere bene accetto un programma autodidattico di addestramento.</p>	-	<p>Non trasposto</p> <p>Rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008.</p>
<p>47. OPS1.1250 Lista di controllo della procedura di ricerca nel velivolo</p> <p>Non si applica alle operazioni VFR di giorno.</p>	-	<p>Non trasposto</p> <p>Rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008.</p>

Appendice 1 alla norma 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>(a) Terminologia.</p> <p>(1) Operazioni locali. Voli condotti all'interno di un'area geografica locale e definita, accettabile dall'autorità, che iniziano e si concludono nella stessa località e nello stesso giorno.</p>	Allegato I - Definizioni	<p>Modificato</p> <p>La definizione in AESA OPS è più specifica.</p> <p>Gli elicotteri di piccole dimensioni (come definiti nella norma JAR-OPS 1) sono trattati come elicotteri non complessi (ai sensi del regolamento di base).</p>
<p>(b) Approvazione. L'operatore che desidera effettuare operazioni conformemente a questa appendice deve ottenere l'approvazione preventiva dell'autorità che rilascia il COA. Tale approvazione specificherà:</p> <p>(1) il tipo di elicottero;</p> <p>(2) il tipo di operazione;</p> <p>(3) le limitazioni geografiche delle operazioni locali nel contesto di questa appendice (fare riferimento all'ACJ dell'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(f), lettera b), punto 3).</p>	ORO.AOC	<p>Non trasposto</p> <p>Non sussiste la necessità di trasporre in modo esplicito questa norma. L'operazione è comunque parte del COA e inclusa nel regime di supervisione dell'autorità.</p>
<p>(c) Divieti. Le seguenti attività sono vietate:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Trasporto di armi e munizioni da guerra.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Non trasposto</p> <p>Questa attenuazione non viene considerata rilevante. È molto improbabile che armi e munizioni da guerra vengano trasportate in un contesto CAT con un elicottero di piccole dimensioni.</p>

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
(2) JAR-OPS 3.265. Trasporto di passeggeri non ammissibili, persone espulse o sotto custodia.	CAT.OP.MPA.155	Non trasposto Non rilevante. Il trasporto di passeggeri non ammissibili, persone espulse o sotto custodia con un elicottero non complesso o durante un'operazione locale con elicotteri risulta improbabile.
(3) JAR-OPS 3.305. Rifornimento/prelevamento di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o con passeggeri a bordo.	CAT.OP.MPA.195	Non trasposto La norma attuale vieta già il carico e lo scarico di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o con passeggeri a bordo con AVGAS e combustibile wide-cut o un'eventuale miscela di questi due tipi di combustibile. La maggior parte degli elicotteri non complessi sono quindi già trattati in questa norma.
(4) JAR-OPS 3.335. Autorizzazione a fumare a bordo	CAT.OP.MPA.240	Non trasposto. In effetti la norma vigente vieta già di fumare a bordo e fornisce una protezione sufficiente.
(d) Attenuazione. Le seguenti norme sono attenuate:		
(1) JAR-OPS 3.100 Ammissione in cabina di pilotaggio: (i) l'operatore deve stabilire norme per il trasporto di passeggeri seduti ad un posto di pilotaggio, ove applicabile;	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Invariato

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>(ii) il comandante deve assicurare che:</p> <p>(A) il trasporto di passeggeri seduti ad un posto di pilotaggio non causi distrazione e/o non interferisca con le operazioni di volo; e</p> <p>(B) il passeggero che occupa un posto di pilotaggio sia reso familiare con le pertinenti restrizioni e procedure di sicurezza.</p>		
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Informazioni aggiuntive e moduli obbligatori a bordo.</p> <p>(i) Per le operazioni locali i seguenti documenti non sono obbligatori a bordo:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Piano di volo operativo</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(2) - Quaderno tecnico di bordo (eccetto quando richiesto per l'atterraggio a un aeroporto diverso)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135(a)(4) - documentazione NOTAM/AIS</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135(a)(5) - Informazioni meteorologiche</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Notifica di passeggeri speciali ecc.</p> <p>(F) JAR-OPS 3.135(a)(8) - Notifica di carichi speciali ecc.</p> <p>(ii) Per operazioni non locali:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Piano di volo operativo. Il piano di volo può essere in una forma semplificata,</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Per (i) Modificato</p> <p>Le attenuazioni nella norma CAT.GEN.MPA.180 includono anche il certificato acustico;</p> <p>La licenza di stazione radio, e</p> <p>La documentazione relativa alla massa e calcolo del centraggio.</p> <p>Per (ii) nessuna modifica.</p>

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>rilevante al tipo di operazioni condotte e accettabile dall'autorità.</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Notifica di passeggeri speciali. Non richiesto.</p>		
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Informazioni da trattenere a terra.</p> <p>Non sussiste la necessità di trattenere a terra le informazioni se si utilizzano altri metodi di registrazione.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Non trasposto</p> <p>L'intento dell'attenuazione non è chiaro né sufficientemente specificato per una IR.</p> <p>Inoltre, la norma esistente già prevede che le informazioni debbano essere conservate fino a quando non siano state duplicate nel luogo nel quale saranno archiviate.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.165 Noleggio.</p> <p>Applicabile soltanto nei casi in cui esiste un contratto di noleggio formale.</p> <p>Nota: non è considerato noleggio il caso in cui il contratto per il trasporto dei passeggeri viene trasferito a un altro operatore, al quale i passeggeri pagano il trasporto.</p>	ORO.AOC.110	<p>Non trasposto</p> <p>È generalmente riconosciuto che il noleggio richiede un accordo di noleggio formale.</p>
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Uso dei servizi del traffico aereo.</p> <p>Non applicabile salvo che sia reso obbligatorio dai requisiti dello spazio aereo e sempre che le disposizioni per il servizio di ricerca e salvataggio siano accettabili dall'autorità.</p>	CAT.OP.MPA.100 (b)	Invariato
<p>(6) JAR-OPS 3.220 Autorizzazione di eliporti da parte dell'operatore.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Modificato</p> <p>Il contenuto della norma AESA OPS è</p>

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
L'operatore deve stabilire una procedura per qualificare i comandanti per la selezione di eliporti o siti di atterraggio, adatti al tipo di elicottero e tipo di operazione.		applicabile a tutte le operazioni con elicotteri per i siti per i quali non è stato effettuato un sopralluogo, che si ritiene essere l'intento di questa norma.
(7) JAR-OPS 3.255 Rifornimento di combustibile. Le lettere da b) a d) non sono applicabili se la politica per il rifornimento di combustibile indicata nella norma JAR-OPS 3.255(a) garantisce che, a completamento del volo o serie di voli, il combustibile rimanente non sia minore della quantità sufficiente per 30 minuti di volo alla normale velocità di crociera (questo può essere ridotto a 20 minuti se si opera in un'area dotata di continui e adeguati siti per l'atterraggio precauzionale). La riserva finale di combustibile deve essere specificata nel manuale delle operazioni al fine di poter soddisfare il requisito JAROPS 3.375(c).	CAT.OP.MPA.151 (b)	Invariato
(8) JAR-OPS 3.280 Sistemazione dei passeggeri. Non è necessario stabilire delle procedure. Nota: l'uso del buonsenso da parte del pilota permette già di realizzare lo scopo di questo paragrafo. La norma JAR-OPS 3.260 è applicabile e si ritiene che soddisfi la necessità di procedure.	CAT.OP.MPA.165	Non trasposto È ovvio che, per le operazioni con elicotteri non complessi, l'introduzione di procedure deve seguire un approccio proporzionato e pragmatico. Non sembra esserci la necessità di attenuazioni.
(9) JAR-OPS 3.285 Informazioni ai passeggeri. (i) Paragrafo (a)(1). Purché non risulti pericoloso, i passeggeri sono informati verbalmente in merito a questioni di sicurezza. Tali informazioni possono	CAT.OP.MPA.170 Viene proposto di aggiungere AMC2 CAT.OP.MPA.170	Modificato Si ritiene che questo AMC trasponga l'intento della norma.

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
essere parzialmente o totalmente fornite per mezzo di una presentazione audiovisiva. L'utilizzo di dispositivi elettronici portatili richiede previa approvazione.	OPERAZIONI A PILOTAGGIO SINGOLO SENZA EQUIPAGGIO DI CABINA Per le operazioni a pilotaggio singolo senza equipaggio di cabina, il comandante divulga le informazioni di sicurezza ai passeggeri tranne che durante le fasi critiche del volo. CAT.GEN.MPA.140	L'intento di questa attenuazione non è chiaro. La norma CAT.GEN.MPA.140 implica già che l'utilizzo di PED necessita un permesso da parte dell'operatore.
(10) JAR-OPS 3.290 Preparazione del volo. (i) Per operazioni locali: (A) JAR-OPS 3.290(a). Non è richiesto un piano di volo operativo (ii) Per operazioni non locali: (A) JAR-OPS 3.290(a). Un piano di volo operativo può essere preparato in forma semplificata in relazione al tipo di operazione.	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Invariato
(11) JAR-OPS 3.375 Gestione del combustibile in volo. Non è necessario applicare l'appendice 1 alla JAR-OPS 3.375 (fare riferimento alla lettera d), punto 14 seguente).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Invariato
(12) JAR-OPS 3.385 Uso dell'ossigeno supplementare.	CAT.OP.MPA.285	Non trasposto Non è stato ritenuto sicuro prevedere

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>Con l'approvazione preventiva dell'autorità, le escursioni tra 10 000 ft e 16 000 ft per un breve periodo possono essere effettuate senza l'uso di ossigeno supplementare conformemente alle procedure contenute nel manuale delle operazioni. In tali circostanze, l'operatore deve assicurare che i passeggeri siano informati prima della partenza del fatto che non verrà fornito ossigeno supplementare.</p>		<p>un'esenzione senza condizioni sull'uso dell'ossigeno e, per gli elicotteri, ciò risulta anche non conforme all'allegato 6 ICAO. Un'esenzione viene concessa a condizioni rigorose e previa approvazione dell'autorità competente per la parte SPO soltanto.</p>
<p>(13) Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.270 Stivaggio del bagaglio e delle merci. A seconda del tipo di operazione e di elicottero.</p>	ACM1 CAT.OP.MPA.160	<p>Non trasposto È generalmente riconosciuto che una procedura deve essere ideata in modo appropriato al tipo di operazione e di elicottero.</p>
<p>(14) Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.375 Gestione del combustibile in volo. Non applicabile.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Invariato L'AMC che traspone l'appendice non è applicabile alle operazioni con elicotteri di piccole dimensioni o operazioni locali con elicotteri.</p>
<p>(15) JAR-OPS 3.630 Introduzione generale. Strumenti ed equipaggiamenti. Gli equipaggiamenti alternativi che non soddisfano gli standard JTSA attuali ma che soddisfano gli standard di sicurezza degli equipaggiamenti originali possono essere accettati dall'autorità.</p>		<p>Non trasposto Al di fuori del campo di applicazione. I requisiti per l'approvazione o per il rispetto degli ETSO ricadono nell'ambito del regolamento (CE) n. 1702/2003. Le attenuazioni, se accettabili, dovrebbero essere regolamentate in tale sede.</p>
<p>(16) JAR-OPS 3.775 Uso dell'ossigeno supplementare</p>	CAT.IDE.H.240	Non trasposto

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>- elicotteri non pressurizzati.</p> <p>Con l'approvazione preventiva dell'autorità, le escursioni di breve durata tra 10 000 ft e 16 000 ft possono essere effettuate senza l'uso di ossigeno supplementare conformemente alle procedure contenute nel manuale delle operazioni.</p>		<p>Non è stato ritenuto sicuro prevedere un'esenzione senza condizioni sull'uso dell'ossigeno e, per gli elicotteri, ciò risulta anche non conforme all'allegato 6 ICAO. Un'esenzione viene concessa a condizioni rigorose e previa approvazione dell'autorità competente per la parte SPO soltanto.</p>
<p>(17) Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.775 Uso dell'ossigeno supplementare per elicotteri non pressurizzati.</p> <p>Non applicabile conformemente ai punti 12 e 16 di cui sopra.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Non trasposto</p> <p>Non è stato ritenuto sicuro prevedere un'esenzione senza condizioni sull'uso dell'ossigeno e, per gli elicotteri, ciò risulta anche non conforme all'allegato 6 ICAO. Un'esenzione viene concessa a condizioni rigorose e previa approvazione dell'autorità competente per la parte SPO soltanto.</p>
<p>(18) JAR-OPS 3.955(b) Promozione a comandante.</p> <p>L'Autorità può accettare un corso comando abbreviato in relazione al tipo di operazioni da condurre.</p>		<p>Non trasposto</p> <p>Non sono state fornite condizioni per tali corsi abbreviati.</p>
<p>[(19) JAR-OPS 3.970(a) Attività di volo recente.</p> <p>In alternativa al requisito della norma JAR-OPS 3.970(a), previa approvazione da parte dell'autorità, l'aggiornamento di 90 giorni può essere soddisfatto se un pilota effettua 3 decolli, 3 circuiti e 3 atterraggi su qualsiasi elicottero dello stesso gruppo designato nei 90 giorni precedenti (fare riferimento all'ACJ all'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(f) paragrafo (d)(19)). La qualifica di aggiornamento per</p>		FCL.060

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>il tipo di elicottero che si vuole utilizzare è subordinata a:</p> <p>(i) controllo di professionalità per l'abilitazione al tipo (TRPC) sul tipo valido;</p> <p>(ii) effettuazione di 2 ore di volo sul tipo o variante negli ultimi 6 mesi;</p> <p>(iii) validità di un OPC su uno degli elicotteri nel gruppo designato;</p> <p>(iv) rigorosa rotazione degli OPC per tutti gli elicotteri sui quali si vola nel gruppo designato; e</p> <p>(v) composizione dei gruppi designati e la procedura per la validazione di TRPC, OPC e aggiornamento che sono contenuti nel manuale delle operazioni.</p>		
<p>([20]) Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.965 Addestramento e controlli periodici.</p> <p>Un programma applicabile al tipo di operazione può essere accettato dall'autorità.</p>		ORO.FC.230 (a)
<p>21]) JAR-OPS 3.1060 Piano di volo operativo.</p> <p>Fare riferimento ai punti (2)(i)(A) e (2)(ii)(A) di cui sopra.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	Invariato
<p>([22]) JAR-OPS 3.1235 Requisiti di sicurezza.</p> <p>Applicabile soltanto quando si opera negli Stati in cui il programma di sicurezza nazionale è applicabile alle operazioni trattate nella presente appendice.</p>		<p>Non trasposto</p> <p>Rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008.</p>

Appendice 1 all'OPS 3.005(f) – Operazioni in VFR di giorno con elicotteri di piccole dimensioni	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>([23]) JAR-OPS 3.1240 Programmi di addestramento.</p> <p>I programmi di addestramento devono essere adattati al tipo di operazioni effettuate. Un adeguato programma autodidattico di addestramento può essere accettabile dall'autorità.</p>		<p>Non trasposto</p> <p>Rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008.</p>
<p>([24]) JAR-OPS 3.1250 Lista di controllo della procedura di ricerca per elicotteri.</p> <p>Non è richiesta alcuna lista di controllo.</p>		<p>Non trasposto</p> <p>Rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008.</p>

Appendice 1 alla norma 3.005(g) – Operazioni locali in VFR di giorno con elicotteri

Appendice 1 alla norma OPS 3.005(g) – Operazioni locali in VFR di giorno con elicotteri	AESA OPS – Riferimento	Differenze
<p>(a) Approvazione. L'operatore che desidera effettuare operazioni conformemente a questa appendice deve ottenere l'approvazione preventiva dell'autorità che rilascia il COA. Tale approvazione specificherà:</p> <p>(1) il tipo di elicottero;</p> <p>(2) il tipo di operazione;</p> <p>(3) le limitazioni geografiche delle operazioni nel contesto di questa appendice (fare riferimento all'ACJ dell'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(g) paragrafo (a)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Non trasposto</p> <p>Non sussiste la necessità di trasporre in modo esplicito questa norma. L'operazione è comunque parte del COA e inclusa nel regime di supervisione dell'autorità.</p>
<p>(b) Divieti. Le seguenti attività sono vietate:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Trasporto di armi e munizioni da guerra.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Non trasposto</p> <p>Questa attenuazione non viene considerata rilevante. È molto improbabile che armi e munizioni da guerra vengano trasportate in un contesto CAT durante un'operazione locale con elicotteri.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Trasporto di passeggeri non ammissibili, persone espulse o sotto custodia.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Non trasposto</p> <p>Non rilevante. Il trasporto di passeggeri non ammissibili, persone espulse o sotto custodia con un elicottero non complesso o durante un'operazione locale con elicotteri risulta improbabile.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.305. Rifornimento/prelevamento di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o con passeggeri a bordo.</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Non trasposto</p> <p>La norma attuale vieta già il carico e lo scarico di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco dei</p>

Appendice 1 alla norma OPS 3.005(g) – Operazioni locali in VFR di giorno con elicotteri	AESA OPS – Riferimento	Differenze
		passeggeri o con passeggeri a bordo con AVGAS e combustibile wide-cut o un'eventuale miscela di questi due tipi di combustibile. La maggior parte degli elicotteri non complessi sono quindi già trattati in questa norma.
(4) JAR-OPS 3.335. Autorizzazione a fumare a bordo.	CAT.OP.MPA.240	Non trasposto. In effetti la norma vigente vieta già di fumare a bordo e fornisce una protezione sufficiente.
(c) Attenuazione. Le seguenti norme sono attenuate:		
<p>(1) JAR-OPS 3.135 Informazioni aggiuntive e moduli obbligatori a bordo.</p> <p>(i) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Piano di volo operativo. Il piano di volo può essere in una forma semplificata, rilevante al tipo di operazioni condotte e accettabile dall'autorità.</p> <p>(ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) - Documentazione NOTAM/AIS. Non richiesto.</p> <p>(iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) - Informazioni meteorologiche. Non richiesto.</p> <p>(iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Notifica di passeggeri speciali ecc. Non richiesto.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135(a)(8) - Notifica di carichi speciali ecc. Non richiesto.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Le attenuazioni nella norma CAT.GEN.MPA.180 includono anche:</p> <p>il certificato acustico;</p> <p>la licenza di stazione radio; e</p> <p>la documentazione relativa alla massa e calcolo del centraggio.</p> <p>L'attenuazione per il piano di volo operativo è stata trasposta.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.140 Informazioni da trattenere a terra.</p> <p>Non sussiste la necessità di trattenere a terra le informazioni se si utilizzano altri metodi di registrazione.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Non trasposto</p> <p>L'intento dell'attenuazione non è chiaro né sufficientemente specificato per una IR. Inoltre, la</p>

Appendice 1 alla norma OPS 3.005(g) – Operazioni locali in VFR di giorno con elicotteri	AESA OPS – Riferimento	Differenze
		norma esistente già prevede che le informazioni debbano essere conservate fino a quando non siano state duplicate nel luogo nel quale saranno archiviate.
<p>(3) JAR-OPS 3.165 Noleggio.</p> <p>Applicabile soltanto nei casi in cui esiste un contratto di noleggio formale.</p> <p>Nota: non viene considerato noleggio il caso in cui il contratto per il trasporto dei passeggeri viene trasferito ad un altro operatore, pagato dai passeggeri per il trasporto.</p>	ORO.AOC.110	<p>Non trasposto</p> <p>È generalmente riconosciuto che il noleggio richiede un contratto di noleggio formale.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.215 Uso dei servizi del traffico aereo.</p> <p>Non applicabile salvo che sia reso obbligatorio dai requisiti dello spazio aereo e sempre che le disposizioni per il servizio di ricerca e salvataggio siano accettabili dall'autorità.</p>	CAT.OP.MPA.100 (b)	Invariato
<p>(5) JAR-OPS 3.220 Autorizzazione di eliporti da parte dell'operatore.</p> <p>L'operatore deve stabilire una procedura per qualificare i comandanti per la selezione di eliporti o siti di atterraggio, adatti al tipo di elicottero e tipo di operazione.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105(d)	<p>Modificato</p> <p>Il contenuto della norma AESA OPS è applicabile a tutte le operazioni con elicotteri per i siti per i quali non è stato effettuato un sopralluogo, che si ritiene essere l'intento di questa norma.</p>
<p>(6) JAR-OPS 3.255 Rifornimento di combustibile. Le lettere da b) a d) non sono applicabili se la politica per il rifornimento di combustibile indicata nella norma JAR-OPS 3.255(a) garantisce che, a completamento del volo o serie di voli, il combustibile rimanente non sia minore della quantità sufficiente per 30 minuti di volo alla normale</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Invariato

Appendice 1 alla norma OPS 3.005(g) – Operazioni locali in VFR di giorno con elicotteri	AESA OPS – Riferimento	Differenze
velocità di crociera (questo può essere ridotto a 20 minuti se si opera in un'area dotata di continui ed adeguati siti per l'atterraggio precauzionale). La riserva finale di combustibile deve essere specificata nel manuale delle operazioni al fine di poter soddisfare il requisito JAR-OPS 3.375(c).		
(7) JAR-OPS 3.290(a). Fare riferimento al punto (C)(1)(i) precedente.	AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Invariato
(8) JAR-OPS 3.375 Gestione del combustibile in volo. Non è necessario applicare l'appendice 1 alla JAR-OPS 3.375 (fare riferimento alla lettera c), punto 10 seguente).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Invariato
(9) JAR-OPS 3.385 Uso dell'ossigeno supplementare. Con l'approvazione preventiva dell'autorità, le escursioni tra 10 000 ft e 13 000 ft per un breve periodo possono essere effettuate senza l'uso di ossigeno supplementare conformemente alle procedure contenute nel manuale delle operazioni. In tali circostanze, l'operatore deve assicurare che i passeggeri siano informati prima della partenza del fatto che non verrà fornito ossigeno supplementare.	CAT.OP.MPA.285	Non trasposto. Non è stato ritenuto sicuro prevedere un'esenzione senza condizioni sull'uso dell'ossigeno e, per gli elicotteri, ciò risulta anche non conforme all'allegato 6 ICAO. Un'esenzione viene concessa a condizioni rigorose e previa approvazione dell'autorità competente per la parte SPO soltanto.
(10) Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.375 Gestione del combustibile in volo. Non applicabile.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Invariata L'AMC che traspone l'appendice non è applicabile alle operazioni con elicotteri di piccole dimensioni o operazioni locali con elicotteri.
(11) JAR-OPS 3.630 Introduzione generale. Strumenti ed equipaggiamenti. Gli equipaggiamenti alternativi che non soddisfano gli standard JTSO attuali ma che soddisfano gli standard di sicurezza degli equipaggiamenti originali		Non trasposto Al di fuori del campo di applicazione. I requisiti per l'approvazione o per il rispetto degli ETSO ricadono

Appendice 1 alla norma OPS 3.005(g) – Operazioni locali in VFR di giorno con elicotteri	AESA OPS – Riferimento	Differenze
possono essere accettati dall'autorità.		nell'ambito del regolamento (CE) n. 1702/2003. Le attenuazioni, se accettabili, dovrebbero essere regolamentate in tale sede.
(12) JAR-OPS 3.775 Uso dell'ossigeno supplementare - elicotteri non pressurizzati. Con l'approvazione preventiva dell'autorità, le escursioni di breve durata tra 10 000 ft e 16 000 ft possono essere effettuate senza l'uso di ossigeno supplementare conformemente alle procedure contenute nel manuale delle operazioni.	CAT.IDE.H.240	Non trasposto Non è stato ritenuto sicuro prevedere un'esenzione senza condizioni sull'uso dell'ossigeno e, per gli elicotteri, ciò risulta anche non conforme all'allegato 6 ICAO. Un'esenzione viene concessa a condizioni rigorose e previa approvazione dell'autorità competente per la parte SPO soltanto.
(13) Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.775 Uso dell'ossigeno supplementare per elicotteri non pressurizzati. Non applicabile conformemente ai punti 9 e 12 di cui sopra.	CAT.IDE.H.240	Non trasposto Non è stato ritenuto sicuro prevedere un'esenzione senza condizioni sull'uso dell'ossigeno e, per gli elicotteri, ciò risulta anche non conforme all'allegato 6 ICAO. Un'esenzione viene concessa a condizioni rigorose e previa approvazione dell'autorità competente per la parte SPO soltanto.
(14) JAR-OPS 3.1060 Piano di volo operativo. Fare riferimento al punto (C)(1)(i) precedente.	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Invariato
(15) JAR-OPS 3.1235 Requisiti di sicurezza. Applicabile soltanto quando si opera negli Stati in cui il programma di sicurezza nazionale è applicabile alle operazioni trattate nella presente appendice.		Non trasposto Rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008.

Allegato 2: lista delle attenuazioni e norme non applicabili alle operazioni CAT (da A ad A)

Parte CAT

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
	CAT.GEN.MPA.115	Personale o membri d'equipaggio oltre all'equipaggio di cabina nella cabina passeggeri	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Personale o membri d'equipaggio oltre all'equipaggio di cabina nella cabina passeggeri PROVVEDIMENTI PER LA PREVENZIONE DI CONFUSIONE TRA I PASSEGGERI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personale o membri d'equipaggio oltre all'equipaggio di cabina nella cabina passeggeri MEMBRI D'EQUIPAGGIO SUI VOLI DI POSIZIONAMENTO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A
	CAT.GEN.MPA.180	Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo	Attenuazioni per voli da A ad A con aeromobili non complessi e operazioni locali
	CAT.GEN.MPA.195	Conservazione, consegna e utilizzazione delle registrazioni dei registratori di volo	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Conservazione, consegna e utilizzazione delle registrazioni dei registratori di volo CONTROLLI OPERATIVI	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	Conservazione, consegna e utilizzazione delle registrazioni dei registratori di volo RIMOZIONE DEI REGISTRATORI A SEGUITO DI UN EVENTO CHE DEVE ESSERE SEGNALATO	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	Conservazione, consegna e utilizzazione delle registrazioni dei registratori di volo ISPEZIONE DELLE REGISTRAZIONI DEI REGISTRATORI DI VOLO	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.OP.MPA.100(b)	Uso dei servizi del traffico aereo	Attenuazioni per aeromobili non complessi durante voli

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
			VFR di giorno e operazioni locali con elicotteri.
	CAT.OP.MPA.105	Uso di aeroporti e di siti operativi	Attenuazioni per velivoli non complessi
	CAT.OP.MPA.110(b)	Minimi operativi di aeroporto	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto PROCEDURE DI PARTENZA DI AEROPORTI ONSHORE – ELICOTTERI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto SISTEMI LUMINOSI DI AVVICINAMENTO – ICAO, FAA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto OPERAZIONI SBAS	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto DECOLLI - VELIVOLI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto DECOLLI - ELICOTTERI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto OPERAZIONI NPA, APV, CAT I	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto CRITERI PER STABILIRE RVR/CMV	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto DETERMINAZIONE DI MINIMI RVR/CMV/VIS PER NPA, APV, CAT I - VELIVOLI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto DETERMINAZIONE DI MINIMI RVR/CMV/VIS PER NPA, APV, CAT I - ELICOTTERI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto CIRCUITAZIONE A VISTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		(CIRCLING) - VELIVOLI	IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto CIRCUITAZIONE A VISTA (CIRCLING) ONSHORE - ELICOTTERI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto CONVERSIONE DELLA VISIBILITÀ METEOROLOGICA RIFERITA IN RVR	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto EFFETTO SUI MINIMI DI ATTERRAGGIO DI APPARECCHIATURE DI TERRA IN AVARIA O DEGRADATE	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Minimi operativi di aeroporto OPERAZIONI VFR CON AEROMOBILI A MOTORE NON COMPLESSI	Attenuazioni per aeromobili non complessi
	CAT.OP.MPA.115	Tecniche di volo per l'avvicinamento - velivoli	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Tecniche di volo per l'avvicinamento - velivoli AVVICINAMENTO FINALE IN DISCESA CONTINUA (CDFA)	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Tecniche di volo per l'avvicinamento - velivoli OPERAZIONI NPA SENZA APPLICARE LA TECNICA CDFA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Tecniche di volo per l'avvicinamento - velivoli PROCEDURE OPERATIVE E ISTRUZIONI E ADDESTRAMENTO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Tecniche di volo per l'avvicinamento - velivoli AVVICINAMENTO FINALE IN DISCESA CONTINUA (CDFA)	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Avvicinamenti radar (ARA) per operazioni sull'acqua - elicotteri	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Avvicinamenti radar (ARA) per operazioni sull'acqua - elicotteri	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		GENERALITÀ	IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Avvicinamenti radar (ARA) per operazioni sull'acqua – elicotteri GENERALITÀ	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.125	Procedure strumentali di partenza e di avvicinamento	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Procedure antirumore - velivoli PROGETTAZIONE NDAP	Non applicabile ai velivoli non complessi, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Procedure antirumore - velivoli TERMINOLOGIA GENERALITÀ ESEMPIO	Non applicabile ai velivoli non complessi, VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Procedure antirumore – velivoli	Non applicabile ai velivoli non complessi, VFR.
	CAT.OP.MPA.135(c)	Rotte e aree delle operazioni - premessa	Attenuazioni per aeromobili non complessi, voli VFR di giorno da A ad A.
	CAT.OP.MPA.140	Distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza approvazione ETOPS	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	Distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza approvazione ETOPS CRITERI OPERATIVI PER VELIVOLI BIMOTORE DI PICCOLE DIMENSIONI SENZA CAPACITÀ ETOPS	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	Distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza approvazione ETOPS VELOCITÀ DI CROCIERA CON UN MOTORE INOPERATIVO (OEI)	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.OP.MPA.150	Rifornimento di combustibile	In parte non applicabile alle operazioni CAT da A ad A
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Rifornimento di combustibile CRITERI DI PIANIFICAZIONE - VELIVOLI	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Rifornimento di combustibile UBICAZIONE DELL'AEROPORTO	Non applicabile alle

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		ALTERNATO IN ROTTA PER MOTIVI DI COMBUSTIBILE (FUEL ERA)	operazioni CAT da A ad A
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Rifornimento di combustibile CRITERI DI PIANIFICAZIONE - ELICOTTERI	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Rifornimento di combustibile METODI STATISTICI PER IL COMBUSTIBILE PER LE NECESSITÀ CONTINGENTI (CONTINGENCY FUEL) - VELIVOLI	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Rifornimento di combustibile COMBUSTIBILE PER LE NECESSITÀ CONTINGENTI (CONTINGENCY FUEL)	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii)	Rifornimento di combustibile AEROPORTO ALTERNATO ALLA DESTINAZIONE	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A
	CAT.OP.MPA.151(a)	Rifornimento di combustibile - attenuazioni	Attenuazioni per velivoli con prestazioni di classe B
	CAT.OP.MPA.151(b)	Rifornimento di combustibile - attenuazioni	Attenuazioni per velivoli non complessi, MTOM di 2 000 kg o inferiore, VFR di giorno
	CAT.OP.MPA.151(c)	Rifornimento di combustibile - attenuazioni	Attenuazioni per elicotteri non complessi e operazioni locali con elicotteri
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Informazioni ai passeggeri OPERAZIONI A PILOTAGGIO SINGOLO SENZA EQUIPAGGIO DI CABINA INFORMAZIONI AI PASSEGGERI	Attenuazione per operazioni a pilotaggio singolo senza equipaggio di cabina
	CAT.OP.MPA.175	Preparazione del volo	Attenuazione per velivoli non complessi per voli da A ad A in VFR; operazioni locali con elicotteri non complessi in VFR di giorno.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Preparazione del volo PIANO DI VOLO OPERATIVO – AEROMOBILI A MOTORE COMPLESSI	Non applicabile agli aeromobili non complessi.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Preparazione del volo PIANO DI VOLO OPERATIVO –	Non applicabile ai velivoli non complessi in voli da A ad A in

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		AEROMOBILI A MOTORE NON COMPLESSI E OPERAZIONI LOCALI	VFR; operazioni locali con elicotteri non complessi in VFR di giorno Attenuazioni per aeromobili non complessi in voli diversi da A ad A in VFR e operazioni locali diverse da operazioni con elicotteri non complessi in VFR di giorno.
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Preparazione del volo TABELLE DI CONVERSIONE	Non applicabile ai velivoli non complessi in voli da A ad A in VFR; operazioni locali con elicotteri non complessi in VFR di giorno.
	CAT.OP.MPA.180	Selezione degli aeroporti – velivoli	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.181	Selezione di aeroporti e siti operativi – elicotteri	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selezione di aeroporti e siti operativi - elicotteri PREVISIONE DI ATTERRAGGIO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selezione di aeroporti e siti operativi - elicotteri ALTERNATI FUORI COSTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selezione di aeroporti e siti operativi - elicotteri PREVISIONE DI ATTERRAGGIO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Selezione di aeroporti e siti operativi - elicotteri AEROPORTO COSTIERO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Selezione di aeroporti e siti operativi - elicotteri ALTERNATI FUORI COSTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.185	Minimi di pianificazione per voli IFR - velivoli	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Minimi di pianificazione per voli IFR - velivoli MINIMI DI PIANIFICAZIONE PER	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		AEROPORTI ALTERNATI	IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Minimi di pianificazione per voli IFR - velivoli PREVISIONI METEOROLOGICHE AEROPORTUALI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Minimi di pianificazione per voli IFR - elicotteri	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Minimi di pianificazione per voli IFR - velivoli MINIMI DI PIANIFICAZIONE PER AEROPORTI ALTERNATI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.210	Membri d'equipaggio alle postazioni di lavoro	In parte non rilevante per CAT da A ad A - ambiente ad equipaggio multiplo/operazioni con equipaggio di cabina
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	Membri d'equipaggio alle postazioni di lavoro POSTI A SEDERE DELL'EQUIPAGGIO DI CABINA	Non rilevante per CAT da A ad A - operazioni con equipaggio di cabina
	CAT.OP.MPA.220	Mezzi di assistenza per l'evacuazione di emergenza	In parte non rilevante per CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.OP.MPA.245	Condizioni meteorologiche - tutti gli aeromobili	In parte non rilevante per CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.246	Condizioni meteorologiche - velivoli	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.255	Ghiaccio e altri depositi contaminanti - procedure in volo	Non rilevante per CAT da A ad A - voli in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o effettive
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Ghiaccio e altri depositi contaminanti - procedure in volo VOLI IN CONDIZIONI FAVOREVOLI ALLA FORMAZIONE DI GHIACCIO PREVISTE O EFFETTIVE - VELIVOLI	Non rilevante per CAT da A ad A - voli in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o effettive
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Ghiaccio e altri depositi contaminanti - procedure in volo VOLI IN CONDIZIONI FAVOREVOLI	Non rilevante per CAT da A ad A - voli in condizioni favorevoli alla formazione di

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		ALLA FORMAZIONE DI GHIACCIO PREVISTE O EFFETTIVE - ELICOTTERI	ghiaccio previste o effettive
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Gestione del combustibile in volo - elicotteri ELICOTTERI A MOTORE COMPLESSI, OPERAZIONI DIVERSE DALLE OPERAZIONI LOCALI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi/operazioni diverse dalle operazioni locali
GM1	CAT.OP.MPA.290	Rilevamento di prossimità al suolo PROGRAMMI DI ADDESTRAMENTO DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA SUL SISTEMA DI AVVISO E RAPPRESENTAZIONE DEL TERRENO (TAWS)	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.OP.MPA.295	Uso del sistema anticollisione in volo (ACAS) PROGRAMMI DI ADDESTRAMENTO DELL'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA SULL'ACAS	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.OP.MPA.295	Uso del sistema anticollisione in volo (ACAS) PREMESSA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.OP.MPA.295	Uso del sistema anticollisione in volo (ACAS)	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.OP.MPA.305	Inizio e continuazione di un avvicinamento	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Inizio e continuazione di un avvicinamento RIFERIMENTI VISIVI PER AVVICINAMENTI STRUMENTALI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Procedure operative – Altezza di attraversamento della soglia pista - velivoli	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Generalità DATI SULLE PISTE BAGNATE E CONTAMINATE	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.200	Generalità	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
AMC1	CAT.POL.A.205	Decollo DIMINUZIONE DELLA LUNGHEZZA DI PISTA DOVUTA ALL'ALLINEAMENTO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.POL.A.205	Decollo CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.205	Decollo	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.210	Separazione dagli ostacoli al decollo SEPARAZIONE DAGLI OSTACOLI AL DECOLLO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC2	CAT.POL.A.210	Separazione dagli ostacoli al decollo EFFETTO DELL'ANGOLO DI INCLINAZIONE LATERALE	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC3	CAT.POL.A.210	Separazione dagli ostacoli al decollo PRECISIONE DI NAVIGAZIONE RICHIESTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.POL.A.210	Separazione dagli ostacoli al decollo PROCEDURE DI EMERGENZA PER LA SEPARAZIONE DAGLI OSTACOLI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.210	Separazione dagli ostacoli al decollo	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.215	In rotta – Un motore inoperativo (OEI) ANALISI IN ROTTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.215	In rotta - Un motore inoperativo (OEI)	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.220	In rotta - Velivoli con tre o più motori, due motori inoperativi	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC2	CAT.POL.A.225	Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati MANCATO AVVICINAMENTO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.225	Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
			aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.225	Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati MISURAZIONE DELL'ALTITUDINE	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.POL.A.225	Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati PENDENZA DI MANCATO AVVICINAMENTO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.230	Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati CALCOLO DEI DATI PRESTAZIONALI DELLA DISTANZA DI ATTERRAGGIO AUTOMATICO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.230	Atterraggio – Piste asciutte	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.POL.A.230	Atterraggio – Piste asciutte MASSA ALL'ATTERRAGGIO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.235	Atterraggio – Piste bagnate e contaminate	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.240	Approvazione di operazioni con angoli di inclinazione laterale più elevati	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.245	Approvazione delle operazioni di avvicinamento ripido	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.250	Approvazione delle operazioni di atterraggio corto	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.310	Separazione dagli ostacoli al decollo – Velivoli plurimotore TRAIETTORIA DI VOLO AL DECOLLO – NAVIGAZIONE A VISTA	Attenuazione per velivoli con prestazioni di classe B, VFR di giorno
	CAT.POL.A.310 (e)	Separazione dagli ostacoli al decollo – Velivoli plurimotore	Attenuazione per velivoli con prestazioni di classe B, VFR di giorno
	CAT.POL.A.345	Approvazione delle operazioni di	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		avvicinamento ripido	aeromobili complessi/separazione verticale di 35 ft o superiore
	CAT.POL.A.400	Decollo	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.POL.A.400	Decollo CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.400	Decollo DIMINUZIONE DELLA LUNGHEZZA DI PISTA DOVUTA ALL'ALLINEAMENTO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC2	CAT.POL.A.400	Decollo PENDENZA DELLA PISTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.405	Separazione dagli ostacoli al decollo	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.405	Separazione dagli ostacoli al decollo EFFETTO DELL'ANGOLO DI INCLINAZIONE LATERALE	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC2	CAT.POL.A.405	Separazione dagli ostacoli al decollo PRECISIONE DI NAVIGAZIONE RICHIESTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.410	In rotta – Tutti i motori operativi	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.415	In rotta – Un motore inoperativo	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.415	In rotta – Un motore inoperativo ANALISI IN ROTTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.420	In rotta - Velivoli con tre o più motori, due motori inoperativi	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.425	Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
			aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.425	Atterraggio – Aeroporti di destinazione e alternati MISURAZIONE DELL'ALTITUDINE	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.430	Atterraggio – Piste asciutte	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.POL.A.430	Atterraggio – Piste asciutte FATTORI DI CORREZIONE DELLA DISTANZA DI ATTERRAGGIO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC2	CAT.POL.A.430	Atterraggio – Piste asciutte PENDENZA DELLA PISTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.POL.A.430	Atterraggio – Piste asciutte MASSA ALL'ATTERRAGGIO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.A.435	Atterraggio – Piste bagnate e contaminate	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.POL.H.110	Considerazione degli ostacoli	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.POL.H.210	Sentiero di decollo	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Dati e documentazione relativi alla massa e al bilanciamento	Attenuazioni per velivoli con prestazioni di classe B ed elicotteri per la posizione del baricentro nel foglio di carico e centraggio.
	CAT.IDE.A.120	Tergicristallo	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - norma per aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.120	Tergicristallo - DISPOSITIVO IN GRADO DI ASSICURARE LA TRASPARENZA DI UNA PORZIONE DI PARABREZZA IN CASO DI PRECIPITAZIONI	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - norma per aeromobili complessi

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
	CAT.IDE.A.130	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR; attenuazione in parte per aeromobili non complessi.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati INDICATORE DI SBANDAMENTO	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati ALTIMETRI - OPERAZIONI IN IFR O DI NOTTE	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati MEZZI PER INDICARE AVARIE AI SISTEMI PER L'INDICAZIONE DELLA VELOCITÀ - MEZZI PER PREVENIRE MALFUNZIONAMENTI DOVUTI A CONDENSAZIONE O GHIACCIAMENTO	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati ASSETTO DI EMERGENZA	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati PORTA CARTE	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.A.135	Equipaggiamenti supplementari per operazioni con un solo pilota in regime IFR	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.A.140	Sistema avvisatore di quota	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi/MOPSC >9

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
	CAT.IDE.A.150	Sistema di avviso e rappresentazione del terreno (TAWS)	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Sistema di avviso e rappresentazione del terreno (TAWS) ECESSIVI ALLARMI DI DEVIAZIONI DAL SENTIERO DI DISCESA VERSO IL BASSO PER TAWS DI CLASSE A	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Impianto di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS)	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Sistema meteorologico di bordo	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi/MOPSC >9/velivoli pressurizzati
AMC1	CAT.IDE.A.160	Sistema meteorologico di bordo PREMESSA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi/MOPSC >9/velivoli pressurizzati
	CAT.IDE.A.165	Equipaggiamento aggiuntivo per operazioni di notte in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio	Non rilevante per operazioni CAT da A ad A - operazioni in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o effettive
	CAT.IDE.A.170	Sistema interfonico per i membri d'equipaggio di condotta	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - operazioni a pilotaggio plurimo
AMC1	CAT.IDE.A.170	Sistema interfonico per i membri d'equipaggio di condotta TIPO DI SISTEMA INTERFONICO PER L'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA	Non rilevante alle operazioni CAT (da A ad A) - operazioni a pilotaggio plurimo
	CAT.IDE.A.175	Sistema interfonico di bordo	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.175	Sistema interfonico di bordo SPECIFICHE	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
	CAT.IDE.A.180	Sistema di avviso ai passeggeri	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.180	Sistema di avviso ai passeggeri SPECIFICHE	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.185	Fonoregistratori in cabina di pilotaggio	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.185	Fonoregistratori in cabina di pilotaggio PREMESSA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.190	Registratore dei dati di volo	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.190	Registratore dei dati di volo LISTA DI PARAMETRI DA REGISTRARE PER VELIVOLI IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 GENNAIO 2016	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC2	CAT.IDE.A.190	Registratore dei dati di volo LISTA DI PARAMETRI DA REGISTRARE PER VELIVOLI IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 APRILE 1998 E PRIMA DEL 1 GENNAIO 2016	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC3	CAT.IDE.A.190	Registratore dei dati di volo SPECIFICHE DI PRESTAZIONE PER I PARAMETRI DA REGISTRARE PER VELIVOLI IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 APRILE 1998 E PRIMA DEL 1 GENNAIO 2016	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC4	CAT.IDE.A.190	Registratore dei dati di volo LISTA DI PARAMETRI DA REGISTRARE PER VELIVOLI IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 GIUGNO 1990 E FINO AL 31 MARZO 1998 INCLUSO	
AMC5	CAT.IDE.A.190	Registratore dei dati di volo SPECIFICHE DI PRESTAZIONE PER I PARAMETRI DA REGISTRARE PER VELIVOLI IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 GIUGNO 1990 E FINO AL 31 MARZO 1998 INCLUSO	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC6	CAT.IDE.A.190	Registratore dei dati di volo LISTA DI PARAMETRI DA REGISTRARE PER VELIVOLI IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA PRIMA DEL 1 GIUGNO 1990	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.195	Registrazioni delle comunicazioni dei dati	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.195	Registrazioni delle comunicazioni dei dati PREMESSA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
GM1	CAT.IDE.A.195	Registrazioni delle comunicazioni dei dati PREMESSA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.200	Registratore combinato	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.200	Registratore combinato PREMESSA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.210	Segnali Allacciare le cinture di sicurezza e Vietato fumare	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - passeggeri non visibili dai posti di pilotaggio
	CAT.IDE.A.215	Porte e tende interne	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - velivoli di grandi dimensioni

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
AMC1	CAT.IDE.A.215	Porte e tende interne INDICAZIONE SU CARTELLI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - velivoli di grandi dimensioni
	CAT.IDE.A.225	Kit di pronto soccorso medico	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.225	Kit di pronto soccorso medico CONTENUTO DEL KIT DI PRONTO SOCCORSO MEDICO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC2	CAT.IDE.A.225	Kit di pronto soccorso medico TRASPORTO IN CONDIZIONI DI SICUREZZA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC3	CAT.IDE.A.225	Kit di pronto soccorso medico ACCESSO AL KIT DI PRONTO SOCCORSO MEDICO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC4	CAT.IDE.A.225	Kit di pronto soccorso medico MANUTENZIONE DEL KIT DI PRONTO SOCCORSO MEDICO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.230	Ossigeno di pronto soccorso	Non rilevante alle operazioni CAT da A ad A - voli ad altitudini maggiori di 25 000 ft
GM1	CAT.IDE.A.230	Ossigeno di pronto soccorso PREMESSA	Non rilevante alle operazioni CAT da A ad A - voli ad altitudini maggiori di 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Ossigeno – Velivoli pressurizzati	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - velivoli pressurizzati
AMC1	CAT.IDE.A.235	Ossigeno – Velivoli pressurizzati PREMESSA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - velivoli pressurizzati
AMC2	CAT.IDE.A.235	Ossigeno – Velivoli pressurizzati REQUISITI RELATIVI ALL'OSSIGENO PER GLI OCCUPANTI DEI POSTI CABINA DI PILOTAGGIO E EQUIPAGGIO DI CABINA TRASPORTATO IN AGGIUNTA AL NUMERO MINIMO DI MEMBRI D'EQUIPAGGIO DI CABINA RICHIESTI	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - velivoli pressurizzati

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
GM1	CAT.IDE.A.235	Ossigeno – Velivoli pressurizzati MASCHERE A UTILIZZO IMMEDIATO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - velivoli pressurizzati
	CAT.IDE.A.245	Equipaggiamento protettivo per la respirazione a uso dell'equipaggio	Non rilevante/applicabile alle operazioni CAT da A ad A - velivoli pressurizzati/aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.245	Equipaggiamento protettivo per la respirazione a uso dell'equipaggio EQUIPAGGIAMENTO PROTETTIVO PER LA RESPIRAZIONE (PBE)	Non rilevante/applicabile alle operazioni CAT da A ad A - velivoli pressurizzati/aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.255	Asce di salvataggio e piedi di porco	Non rilevante/applicabile alle operazioni CAT da A ad A - velivoli pressurizzati/aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.255	Asce di salvataggio e piedi di porco STIVAGGIO DI ASCE DI SALVATAGGIO E PIEDI DI PORCO	Non rilevante/applicabile alle operazioni CAT da A ad A - velivoli pressurizzati/aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.265	Dispositivi di evacuazione di emergenza	Non rilevante alle operazioni CAT da A ad A - altezza delle uscite superiore a 6 ft
	CAT.IDE.A.270	Megafoni	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafoni UBICAZIONE DEI MEGAFONI	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.A.275	Illuminazione di emergenza e indicazione	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Cuffia	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Cuffia PREMESSA	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
			IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Cuffia PREMESSA	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.A.335	Pannello di selezione audio	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.A.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo DUE MEZZI DI COMUNICAZIONE INDIPENDENTI	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo NUMERO E TIPO ACCETTABILI DI APPARATI DI COMUNICAZIONE E DI NAVIGAZIONE	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo NUMERO E TIPO ACCETTABILI DI APPARATI DI COMUNICAZIONE E DI NAVIGAZIONE	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo AVARIA DI UN SINGOLO APPARATO	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo HF - APPARATI SU CERTE ROTTE MNPS	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
GM1	CAT.IDE.A.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo REQUISITI DELLO SPAZIO AEREO APPLICABILI	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.H.115	Luci operative	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Luci operative LUCI DI ATTERRAGGIO	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.H.130	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati MEZZI PER INDICARE AVARIE AI MEZZI PER PREVENIRE MALFUNZIONAMENTI DOVUTI A CONDENSAZIONE O GHIACCIAMENTO DEI SISTEMI PER L'INDICAZIONE DELLA VELOCITÀ	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati ILLUMINAZIONE DI STANDBY DISPOSITIVI PER LA MISURAZIONE ED INDICAZIONE DELL'ASSETTO	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	Operazioni IFR o operazioni notturne – Strumenti di volo e di navigazione ed equipaggiamenti associati PORTA CARTE	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.H.135	Equipaggiamenti supplementari per operazioni con un solo pilota in regime IFR	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.H.160	Sistema meteorologico di bordo	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
			IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Sistema meteorologico di bordo PREMESSA	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.H.165	Equipaggiamento supplementare per operazioni di notte in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio	Non rilevante per CAT da A ad A - voli in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio previste o effettive
	CAT.IDE.H.170	Sistema interfonico per i membri d'equipaggio di condotta	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - ambiente a pilotaggio plurimo
AMC1	CAT.IDE.H.170	Sistema interfonico per i membri d'equipaggio di condotta TIPO DI SISTEMA INTERFONICO PER L'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - ambiente a pilotaggio plurimo
	CAT.IDE.H.175	Sistema interfonico di bordo	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - trasporto di membri d'equipaggio diversi da membri dell'equipaggio di condotta
AMC1	CAT.IDE.H.175	Sistema interfonico di bordo SPECIFICHE DELLE CARATTERISTICHE	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - trasporto di membri d'equipaggio diversi da membri dell'equipaggio di condotta
	CAT.IDE.H.180	Sistema di avviso ai passeggeri	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.H.185	Fonoregistratori in cabina di pilotaggio	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.H.185	Fonoregistratori in cabina di pilotaggio PREMESSA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.H.190	Registratore dei dati di volo	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.H.190	Registratore dei dati di volo LISTA DI PARAMETRI DA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		REGISTRARE PER ELICOTTERI CON MCTOM MAGGIORE DI 3 175 KG E IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 GENNAIO 2016	aeromobili complessi
AMC2	CAT.IDE.H.190	Registratore dei dati di volo LISTA DI PARAMETRI DA REGISTRARE PER ELICOTTERI CON MCTOM MAGGIORE DI 3 175 KG E IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 AGOSTO 1999 E PRIMA DEL 1 GENNAIO 2016 E ELICOTTERI CON MCTOM MAGGIORE DI 7 000 KG O CON MPSC MAGGIORE DI NOVE E IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 GENNAIO 1989 E PRIMA DEL 1 AGOSTO 1999	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC3	CAT.IDE.H.190	Registratore dei dati di volo SPECIFICHE DI PRESTAZIONE PER I PARAMETRI DA REGISTRARE PER ELICOTTERI CON MCTOM MAGGIORE DI 3 175 KG E IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 AGOSTO 1999 E PRIMA DEL 1 GENNAIO 2016 E ELICOTTERI CON MCTOM MAGGIORE DI 7 000 KG O CON MPSC MAGGIORE DI NOVE E IL CUI CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ INDIVIDUALE SIA STATO RILASCIATO PER LA PRIMA VOLTA A PARTIRE DAL 1 GENNAIO 1989 E PRIMA DEL 1 AGOSTO 1999	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.H.195	Registrazioni delle comunicazioni dei dati	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.H.195	Registrazioni delle comunicazioni dei dati	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A -

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		PREMESSA	aeromobili complessi
GM1	CAT.IDE.H.195	Registrazioni delle comunicazioni dei dati PREMESSA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.H.200	Registratore combinato FDR e CVR	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.H.200	Registratore combinato FDR e CVR PREMESSA	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.H.240	Ossigeno - Elicotteri non pressurizzati	Attenuazioni per elicotteri non complessi e non pressurizzati.
	CAT.IDE.H.270	Megafoni	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafoni UBICAZIONE DEI MEGAFONI	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.H.275	Illuminazione di emergenza e indicazione	Non applicabile alle operazioni CAT da A ad A - aeromobili complessi
	CAT.IDE.H.335	Pannello di selezione audio	Non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
	CAT.IDE.H.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo DUE MEZZI DI COMUNICAZIONE INDIPENDENTI	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo NUMERO E TIPO ACCETTABILI DI APPARATI DI COMUNICAZIONE E	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR

	Riferimento normativo	Titolo della norma	Spiegazione
		DI NAVIGAZIONE	
AMC3	CAT.IDE.H.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo AVARIA DI UN SINGOLO APPARATO	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Apparati di comunicazione e di navigazione per operazioni IFR o VFR su rotte non navigabili con riferimento visivo al suolo REQUISITI DELLO SPAZIO AEREO APPLICABILI	In parte non rilevante per le operazioni CAT da A ad A - IFR

Allegato 3: Acronimi e abbreviazioni utilizzate

AAC	Comunicazione amministrativa aeronautica
AAD	Deviazione di altitudine assegnata
AAL	Al di sopra del livello dell'aeroporto
AC	Corrente alternata
ACAS II	Impianto di prevenzione delle collisioni in volo II
ADF	Radiogoniometro automatico
ADG	Generatore pneumatico
ADS	Sorveglianza automatica dipendente
ADS-B	Sorveglianza automatica dipendente - trasmissione
ADS-C	Sorveglianza automatica dipendente - contratto
Aemc	Centro aeromedico
AEO	Tutti i motori operativi
AFCS	Sistema automatico di controllo del volo
AFM	Manuale di volo dell'aeromobile
AFN	Notifica di volo dell'aeromobile
AFN	Notifica delle strutture ATS
AGL	Al di sopra del livello del suolo
AHRS	Sistema di assetto e riferimento
AIS	Servizio di informazione aeronautica
ALS	Sistema luminoso di avvicinamento
ALSF	Sistema luminoso di avvicinamento con luci intermittenti sequenziali
AMC	Metodi accettabili di rispondenza
AMSL	Sopra il livello medio del mare
ANP	Prestazioni di navigazione effettive
AOC	Certificato di operatore aereo

APCH	Avvicinamento
APU	Unità di potenza ausiliaria
APV	Procedura di avvicinamento con guida verticale
AR	Rotta ATS
AR	Autorizzazione richiesta
AR	Requisiti per le autorità
ARA	Avvicinamento radar
ASC	Comitato per la sicurezza aerea
ASDA	Distanza disponibile di accelerazione e arresto
ATC	Controllo del traffico aereo
ATO	Organizzazione di addestramento approvata
ATPL	Licenza di pilota di linea
ATQP	Programma alternativo di addestramento e qualificazione
ATS	Servizi del traffico aereo
AVGAS	Carburante avionico
AVTAG	Combustibile wide-cut
B-RNAV	Navigazione d'area di base
BALS	Sistema luminoso di avvicinamento di base
CAP	Parametri di accesso del controllore
CDFA	Avvicinamento finale in discesa continua
CDL	Lista delle deviazioni di configurazione
CFIT	Impatto al suolo in volo controllato
CG	Centro di gravità
Cm	Centimetri
CM	Gestione della configurazione/del contesto
CMA	Approccio al monitoraggio continuo
CMV	Visibilità meteorologica convertita

CMPA	Aeromobili a motore complessi
Cofa	Certificato di aeronavigabilità
CPA	Punto dell'avvicinamento più vicino
CPDLC	Comunicazioni dei dati tra pilota e controllore
CPL	Licenza di pilota commerciale
CRM	Gestione delle risorse dell'equipaggio
CRT	Strumento di risposta ai commenti
CVR	Fonoregistratore in cabina di pilotaggio
DA	Altitudine di decisione
D-ATIS	Collegamento in trasmissione dati - servizio automatico di informazioni terminali
DC	Corrente continua
DCL	Autorizzazione alla partenza
DDM	Differenza nella profondità di modulazione
D-FIS	Servizio di informazioni di volo con collegamento in trasmissione dati
DGOR	Segnalazione di merci pericolose
DH	Altezza di decisione
DME	Dispositivo per la misurazione della distanza
D-OTIS	Collegamento in trasmissione dati - servizio di informazioni operative terminali
DR	Distanza di decisione
DSTRK	Rotta desiderata
EASP	Programma europeo per la sicurezza aerea
EC	Commissione europea
EFB	Borsa di volo elettronica
EFIS	Sistema strumentale per il volo elettronico
EGT	Temperatura dei gas di scarico

ELT(AD)	Trasmittitore localizzatore di emergenza (a presentazione automatica)
ELT(AF)	Trasmittitore localizzatore di emergenza (fisso automatico)
ELT(AP)	Trasmittitore localizzatore di emergenza (portatile automatico)
ELT(S)	Trasmittitore localizzatore di emergenza di sopravvivenza
EPE	Stima dell'errore di posizione
EPR	Rapporto di compressione del motore
EPU	Stima dell'incertezza di posizione
ERA	Aeroporto alternato in rotta
ESSG	Gruppo di indirizzo SAFA europeo
ETOPS	Operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore
ETSO	European technical standards order
EUROCAE	Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile
EVS	Sistema visivo potenziato
FAA	Federal Aviation Administration
FAF	Punto di avvicinamento finale
FAK	Kit di pronto soccorso
FALS	Sistema luminoso di avvicinamento completo
FANS	Sistema di navigazione aerea futuro
FAP	Punto di avvicinamento finale
FATO	Area di avvicinamento finale e di decollo
FDM	Monitoraggio dei dati di volo
FDR	Registratore dei dati di volo
FFS	Simulatore integrale di volo
FI	Istruttore di volo
FL	Livello di volo
FM	Modulatore di frequenza

FMS	Sistema di gestione del volo
FOR	Campo di osservazione
FOV	Campo visivo
FSTD	Dispositivo di addestramento al volo simulato
Ft	Piedi
FTD	Dispositivo di addestramento al volo
G	Grammo
G	Gravità
GBAS	Sistema terrestre di incremento del segnale
GCAS	Impianto di prevenzione delle collisioni a terra
GIDS	Sistema di rilevamento del ghiaccio a terra
GLS	Sistema globale di navigazione satellitare per l'atterraggio
GM	Elementi esplicativi
GNSS	Sistema globale di navigazione via satellite
GPS	Sistema di localizzazione globale via satellite
GPWS	Sistema di allarme di prossimità al suolo
HEMS	Servizi medici di emergenza con elicottero
HF	Alta frequenza
HI/MI	Alta intensità / media intensità
HIALS	Sistema luminoso di avvicinamento ad alta intensità
HLL	Lista delle limitazioni della piattaforma per elicotteri
Hot	Tempo di mantenimento
Hpa	Ettopascal
HUD	Visualizzazione head-up
HUDLS	Sistema di atterraggio a guida head-up
IAF	Punto di avvicinamento iniziale
IALS	Sistema luminoso di avvicinamento intermedio
ICAO	Organizzazione internazionale dell'aviazione civile

IF	Punto intermedio
IFR	Regole del volo strumentale
IGE	In effetto suolo
ILS	Sistema di atterraggio strumentale
IMC	Condizioni meteorologiche strumentali
Inhg	Pollici di mercurio
INS	Sistema di navigazione inerziale
IORS	Sistema di rendicontazione interno
IP	Punto intermedio
IR	Norma attuativa
IRNAV/IAN	Navigazione d'area integrata
IRS	Sistema di riferimento inerziale
ISA	Atmosfera standard
IV	Endovena
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Requisiti aeronautici JAA
JET 1 / A / A1	Cherosene
JET B	Combustibile wide-cut
JIP	Procedura attuativa comune
JP-4	Combustibile wide-cut
Km	Chilometri
Kn	Kilonewton
KSS	Formula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
Kt	Nodo
LAT/LONG	Latitudine/longitudine
LED	Diodo a emissione luminosa
LIFUS	Attività di linea sotto supervisione

LNAV	Navigazione laterale
Loa	Autorizzazione a procedere
LOC	Localizzatore
LOE	Valutazione orientata alle attività di linea
LOFT	Addestramento al volo orientato al volo di linea
LOS	Superficie degli ostacoli limitata
LOUT	Temperatura di utilizzo operativo più bassa
LP	Prestazioni del localizzatore
LPV	Precisione laterale con avvicinamento con guida verticale
LRNS	Sistema di navigazione a lungo raggio
LVO	Operazioni in bassa visibilità
LVP	Procedure in bassa visibilità
LVTO	Decollo in bassa visibilità
M	Metri
MALS	Sistema luminoso di avvicinamento di media intensità
MALSF	Sistema luminoso di avvicinamento di media intensità con luci intermittenti sequenziali
MALSR	Sistema luminoso di avvicinamento di media intensità con luci indicatori di allineamento con la pista
Mapt	Punto di mancato avvicinamento
MCTOM	Massa massima certificata al decollo
MDA	Altitudine minima di discesa
MDA/H	Altitudine/altezza minima di discesa
MDH	Altezza minima di discesa
MEA	Altitudine minima di sicurezza in rotta
MEL	Lista degli equipaggiamenti minimi
METAR	Condizioni meteorologiche dell'aeroporto
MGA	Altitudine minima di sicurezza di griglia
Mhz	Megahertz

MID	Punto mediano
MI	Millilitri
MLS	Sistema di atterraggio a microonde
MMEL	Lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento
MNPS	Specifiche delle prestazioni minime di navigazione
MOC	Separazione minima dagli ostacoli
MOCA	Altezza di separazione minima dagli ostacoli
MOPS	Standard delle prestazioni minime operative
MORA	Altitudine minima di sicurezza fuori rotta
MPSC	Configurazione massima di sedili passeggeri
Msv	Millisievert
NADP	Procedura antirumore alla partenza
NALS	Mancanza di sistema luminoso di avvicinamento
NAV	Navigazione
NDB	Radiofaro non direzionale
N _F	Velocità della turbina di potenza separata
NM	Miglia nautiche
NOTAM	Avviso agli aeronaviganti
NPA	Avvicinamento non di precisione
NVG	Visori notturni
OAT	Temperatura dell'aria esterna
OCH	Altezza di separazione dagli ostacoli
OCL	Autorizzazione oceanica
ODALS	Sistema luminoso di avvicinamento omnidirezionale
OEI	Un motore in avaria
OFS	Superficie libera da ostacoli
OGE	Senza effetto suolo

OIP	Punto di inizio dello scostamento
OM	Manuale delle operazioni
ONC	Carta di navigazione operativa
OSD	Dati di idoneità operativa
Otcmpa	Aeromobili a motore non complessi
PAPI	Indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
PAR	Radar per l'avvicinamento di precisione
PBE	Dispositivi respiratori protettivi
PBN	Navigazione basata su requisiti di prestazione
PCDS	Sistema di trasporto per il personale
PDP	Punto predeterminato
PNR	Punto di non ritorno
POH	Manuale operativo del pilota
PRM	Persona con mobilità ridotta
QFE	Pressione atmosferica all'elevazione dell'aeroporto (o alla soglia pista)
QNH	Pressione atmosferica al livello del mare
R/T	Radio/telefonia
RA	Avviso di risoluzione
RAT	Turbina ad aria in presa dinamica
RCC	Centro di coordinamento delle ricerche
RCF	Combustibile ridotto per le necessità contingenti
RCLL	Luci di asse pista
RFC	Carta di rotta
RNAV	Navigazione d'area
RNAV 5	B-RNAV, navigazione d'area di base
RNP	Prestazioni di navigazione richieste
RNPX	Prestazioni X di navigazione richieste

ROD	Rateo di discesa
RTCA	Commissione tecnica per le radio aeronautiche
RTZL	Luci della zona di contatto della pista
RVR	Visibilità di pista
RVSM	Separazione verticale minima ridotta
SACA	Valutazione di sicurezza di aeromobili comunitari
SAFA	Valutazione di sicurezza di aeromobili stranieri
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice
SALS	Sistema luminoso di avvicinamento semplice
SALSF	Sistema luminoso di avvicinamento corto con luci intermittenti sequenziali
Sap	Avvicinamento stabilizzato
SAP	Parametri di accesso del sistema
SAR	Ricerca e salvataggio
SBAS	Sistema satellitare di incremento del segnale
SCP	Categorie speciali di passeggeri
SID	Partenza strumentale standard
SMS	Sistema di gestione della sicurezza
SPECI	Aviation selected special aviation report
SRA	Avvicinamento con radar di sorveglianza
SRE	Tratta con radar di sorveglianza
SSALF	Sistema luminoso di avvicinamento corto semplice con luci intermittenti sequenziali
SSALR	Sistema luminoso di avvicinamento corto semplice con luci indicatori di allineamento con la pista
SSALS	Sistema luminoso di avvicinamento corto semplice
SSP	Programma di sicurezza nazionale
SSR	Radar di sorveglianza secondario (riporto della pressione-altitudine)
STC	Certificato supplementare di omologazione

SVS	Sistema di visione sintetica
TA	Avviso di traffico
TAC	Carta di avvicinamento finale
TAFS	Previsioni aeroportuali
TAS	Velocità effettiva all'aria
TAWS	Sistema di avviso e rappresentazione del terreno
TCAS	Sistema di allarme traffico ed anticollisione
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	Punto di decisione al decollo
TDZ	Zona di contatto
THR	Soglia
TODA	Distanza disponibile per il decollo
TORA	Corsa disponibile per il decollo
TRI	Istruttore di abilitazione al tipo
TSE	Errore totale di sistema
TVE	Errore totale verticale
TWIP	Informazioni meteorologiche terminali per i piloti
UMS	Sistema di monitoraggio dell'utilizzo
UTC	Orario coordinato universale
UTR	Sistema di vincolo per la parte superiore del busto
V _{AT}	Velocità indicata in soglia pista
VDF	Radiogoniometro VHF
VFR	Regole del volo a vista
VHF	Altissima frequenza
VIS	Visibilità
VMC	Condizioni meteorologiche per il volo a vista
V _{MO}	Massima velocità operativa
VNAV	Navigazione verticale

VOR	Radiofaro omnidirezionale VHF
V _{S1G}	Velocità di stallo a 1 g
V _{SO}	Velocità di stallo
V _Y	Velocità corrispondente al rateo di salita ottimale
WAC	Carta aeronautica mondiale
WXR	Radar meteorologico
ZFT	Zero ore di volo (zero flight time)
ZFTT	Addestramento "zero flight time"