

PROGRAMMA MANTENIMENTO LICENZE

COORDINAMENTO PILOTI ITALIANI IN CASSA

INTEGRAZIONE

E' iniziato il programma mantenimento licenze di volo organizzato dal Dipartimento CIGS Anpac/UP. Come da comunicazioni precedenti, all'atto dell'iscrizione al sito "DIPARTIMENTO CIGS Anpac-UP" hai inserito nominativo e scadenza del TR/IR. Con questa informazione, abbiamo creato un DATABASE, dal quale stiamo formando gli equipaggi che saranno composti da un CPT TRI/TRE, un Comandante ed un Pilota.

Si enfatizza l'importanza di aggiornare il database in oggetto con le scadenze dei propri titoli aeronautici.

Si ricorda che il mantenimento delle licenze di volo è assoluta responsabilità del singolo, così come i contatti e pagamenti con scuole di volo, hotel, ecc... Qualora dovessero sorgere delle difficoltà, l'associazione assicurerà tutto il supporto necessario.

Il Fondo Speciale del Trasporto Aereo (FSTA Lg.291/2004) che è il responsabile per la riqualificazione del personale posto in CIGS/mobilità, non è al momento capiente per queste esigenze. Abbiamo comunque inoltrato domanda al FSTA di provvedere a finanziare i costi sostenuti per il mantenimento delle licenze di volo.

Da regolamento l'azione del fondo è orientata prioritariamente al pagamento dell'integrazione salariale. Comunque, si consiglia di conservare tutte le ricevute, anche se non si ha ancora la certezza se il FSTA rimborserà il singolo o solo le aziende. L'addestramento si atterrà alle specifiche dettate dall'informativa ENAC del 15/09/2009, di cui in allegato.

Si rammenta che i Comandanti TRI e TRE svolgeranno l'attività senza finalità di lucro, e la loro disponibilità è finalizzata alla sola salvaguardia professionale della categoria.

Per il settore MD 80, si è scelto:

- il **SOFIA TRAINING CENTER** perché ha i prezzi più bassi (230 €/h) rispetto a tutti gli altri centri europei; la struttura al momento non ha CPT/TRE certificati JAA). I pagamenti verranno fatti in contanti e la ricevuta sarà singola e nominativa. Sul sito nella sezione "Licenze JAA-Simulatori" è presente un prospetto informativo delle FTO/TRTO europee con cui siamo in contatto.

I costi da sostenere, comprensivi di IVA, sono:

- 1) Due ore di simulatore (Recurrent Training) in caso di carenza di attività: 460 €
- 2) Due ore di simulatore (Proficiency check): 460 €
- 3) Biglietto Aereo A/R da Roma; 63,00 € con ID90/AZ, 110,00 € con biglietto ZED/Bulgarian.

ORARI VOLI

Alitalia www.alitalia.it

AZ 520	FCO	14.40	SOF	17.30	AZ 522	MXP	15.45	SOF	18.45
AZ 521	SOF	18.30	FCO	19.25	AZ533	MXP	18.55	MXP	20.05

Bulgarian (code sharing Alitalia) www.air.bg/en/timetable/

FB 450	FCO	10.30	SOF	14.30
FB 449	SOF	07.30	FCO	08.30

- 3) Hotel (come da allegato);
- 4) Pick-up (HTL - Centro add.to – HTL – A/d);
- 5) Spese accessorie per il rinnovo della licenza di volo (Biglietto Aereo A/R, Pernotto e trasporto del Cpt TRI/TRE).

- La **CAE MADRID TRTO** ha il costo di un'ora al simulatore di 280 €/h. Qualora non avessimo disponibilità di CPT/TRE in CIGS, il costo del CPT/TRE è di 550 euro. L'attività complessiva consta di:

- 1) Briefing un'ora prima della sessione al simulatore e sessione di 4 ore FFS DRY oppure FFS WET con TRE MD 88
- 2) L'indirizzo della struttura è il seguente:

CAE Aviation Training
Polígono Industrial nº 2 La Muñoza,
28042 - Barajas – Madrid
Phone: + 34 91 7481160
Fax: + 34 91 7481412

www.cae.com

3) Il costo del TAXI dal Terminal 4 (LEMD) alla CAE è di circa 30,25 euro.

4) Il pagamento avviene con bonifico internazionale alle seguenti coordinate bancarie:

Nome: Banco Bilbao Vizcaya Argentaria
Indirizzo: Alcala 16 - 28014 Madrid
IBAN: ES9201823994040201506348
BIC: BBVAESMM

Motivazione (solo una delle due):

4 hour session FFS DRY o 4 hour session FFS WET with TRE

5) Si possono fare due tipi di biglietti:

- Biglietto ZED (Iberia) FCO – MAD – FCO presso la Biglietteria STAFF di Fiumicino aeroporto. Il costo è di 96,27 euro;
- Biglietto Aereo Alitalia FCO – MAD – FCO presso la biglietteria on-line all'indirizzo web https://www.alitalia.com/IT_IT/StaffTkt/Login.aspx al costo di 27,27 euro.

L'elenco dei voli in allegato è da considerarsi solo indicativo. Si suggerisce un up-date dell'orario prima di recarsi in aeroporto.

6) Documentazione da produrre:

- Copia Licenza di volo;
- Certificazione Visita Medica;
- Lettera di Cassa Integrazione a zero ore;
- Bonifico bancario.

Qualora si intendesse sostenere il P.C. con CPT/TRE della CAE Madrid bisogna produrre anche:

- Copia Passaporto;
- Copia libretto riportante attività minima per il mantenimento TR/IR;
- CAE application form.

7) INFORMAZIONI GENERALI:

Giunti presso il Gabbiotto di Guardia della CAE, si ritira il PASS per CREW e TAXI. All'interno della struttura si procede sempre dritti seguendo il cordolo bianco e rosso, superandola Banca "CAJA MADRID" (sulla vostra destra). La palazzina dei SIM è sulla sinistra e presenta all'esterno un simulacro di aeromobile.

C'è un'ufficio informazioni all'ingresso dello stabile. Qualora fosse chiuso bisogna salire al Primo Piano. Il codice di ingresso della porta scorrevole è 6724.

Sulla destra è troverete la segreteria, con un telefono da utilizzare in caso di problemi:

Lunedì – Venerdì contattare l'interno 2046;

Sabato - Domenica contattare l'interno 2043.

A sessione completata c'è da compilare un Journey LOG per certificare l'attività svolta. E' disponibile ai CREW un Business Center per eseguire FAX, Fotocopie o navigare su Internet.

E' presente una mensa dal Lunedì al venerdì, mentre il sabato e domenica ci sono delle macchinette automatiche. Altre informazioni:

TAXI		916720077 – 916718700
TAXI ALCALA'		918822188
HOTEL	AC Coslada	917462730
	AC Alcalà	918023970
	Novotel	917211818
	Solficus	918771810
	Auditorium	659945585
	Shuttle Auditorium	914004400

NOTA BENE

- Sul sito del “*DIPARTIMENTO CIGS ANPAC-UP*”, nella sezione “*Licenze JAA - Simulatori*“ è scaricabile il materiale allegato alla presenta lettera:
 - folder Md80 FCO-LIN;
 - informativa CREW Md 80;
 - informativa TRI/TRE Md 80.
- Al momento del P.C. (proficiency check) si dovranno presentare la seguente documentazione: licenza di volo, visita medica in corso di validità e lettera della cassa integrazione a zero ore.
- Si ricorda che per ogni P.C. verranno redatte tre (3) copie di verbale e check list (MOD.102 e Mod. 102V). Una copia verrà conservata dal comandante TRE per un periodo di 5 anni. Le rimanenti due copie dovranno essere consegnate al Dipartimento Tecnico di ANPAC, con opportuna conoscenza del D.T. di Unione Piloti. Sarà cura delle AA.PP. conservare una copia nei loro archivi per 5 anni, e consegnare la seconda copia alla Direzione Licenze del Personale ENAC, allegando ad essa la lettera di posizione in CIG dei singoli componenti del crew.

IDENTIFICATION

 Trainee Name: _____ MALE FEMALE

Trainee Identification (If Spanish use DNI) – PASSPORT / DNI: _____

 FUNCTION: PIC / CAPTAIN / CM1 or COPILOT / FIRST OFFICER / CM2

Address: _____

Mobile: _____ Phone: _____

Electronic address: _____

LICENSE & FLIGHT EXPERIENCE

LICENSE Type & Number	VALID UNTIL	ISSUING STATE / AUTORITY	OTHERS
<input type="checkbox"/> ATPL <input type="checkbox"/> CPL Number: _____	Day / Month / Year ___ / ___ / ___		

LICENSE TYPE RATINGS & AUTHORIZATIONS	FLYING HOURS ON TYPE	AUTHORIZATIONS
ME/IR	Validity date:	
Type rating: _____	Validity date:	_____ hours
Type rating: _____	Validity date:	_____ hours
Type rating: _____	Validity date:	_____ hours

OTHER AIRCRAFT FLOWN:

AIRCRAFT TYPE	TOTAL FLYING HOURS	HOURS AS PIC	From Year --- to Year ---

FOR JAA LICENSES, IN CASE OF FIRST ISSUE OF MULTIPLOT TYPE RATING:

MCC (Data of delivery date):			
ATPL (A) FROZEN:	Certificate delivery date:		By:
Certificate of Flying Hours as PILOT IN COMMAND (PIC)			By:

ENGLISH LANGUAGE PROFICIENCY

 FLUENT: YES NO

I declare all data above consigned are correct as far I am concerned.

DATE:

TRAINEE SIGNATURE:

TYPE OF COURSE REQUESTED	<i>* To be filled by CAE Training Department ONLY</i> REQUEST APPROVED BY HEAD OF TRAINING
	NAME:
	SIGNED:
	DATE:

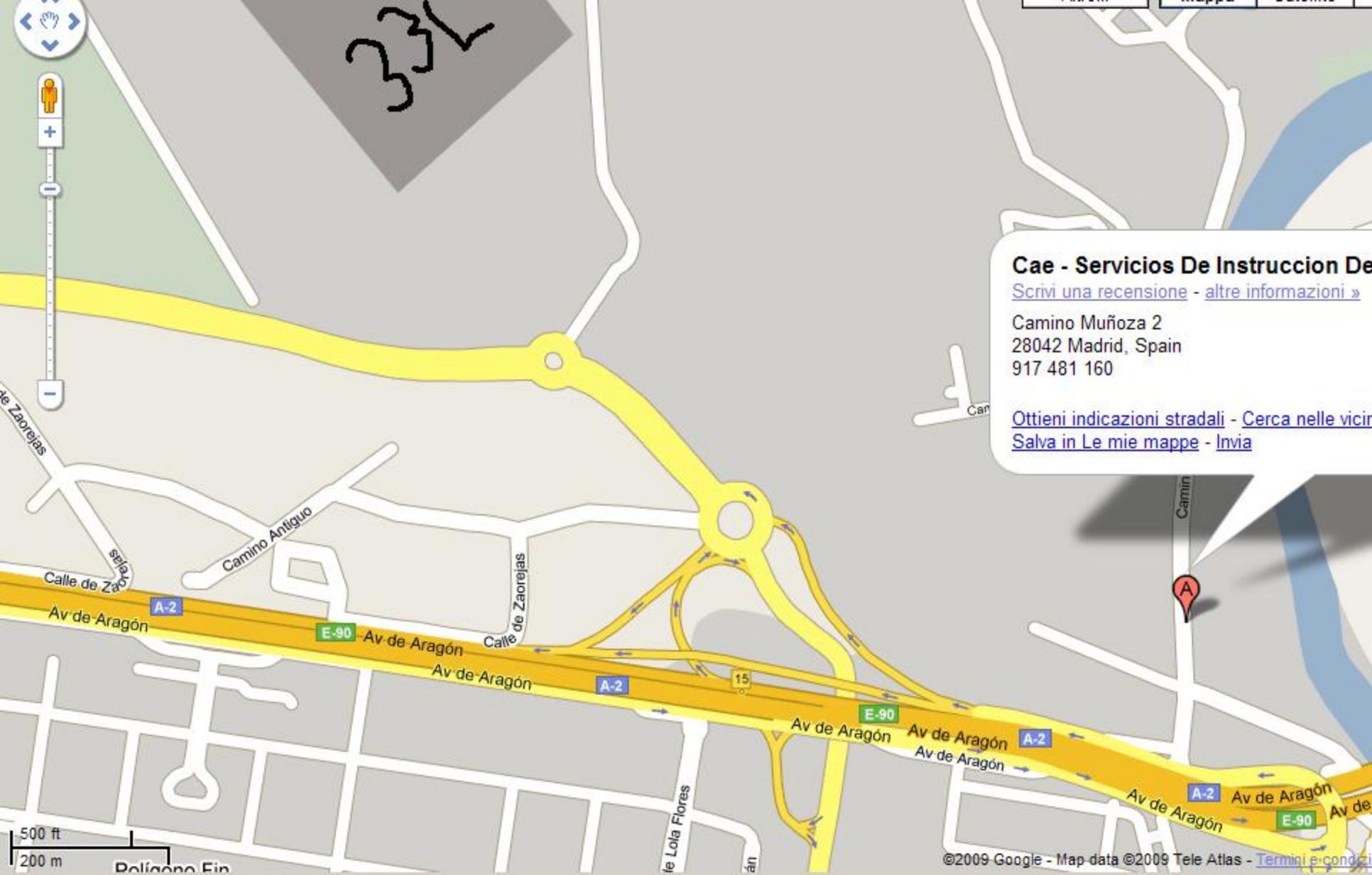
332

Cae - Servicios De Instruccion De

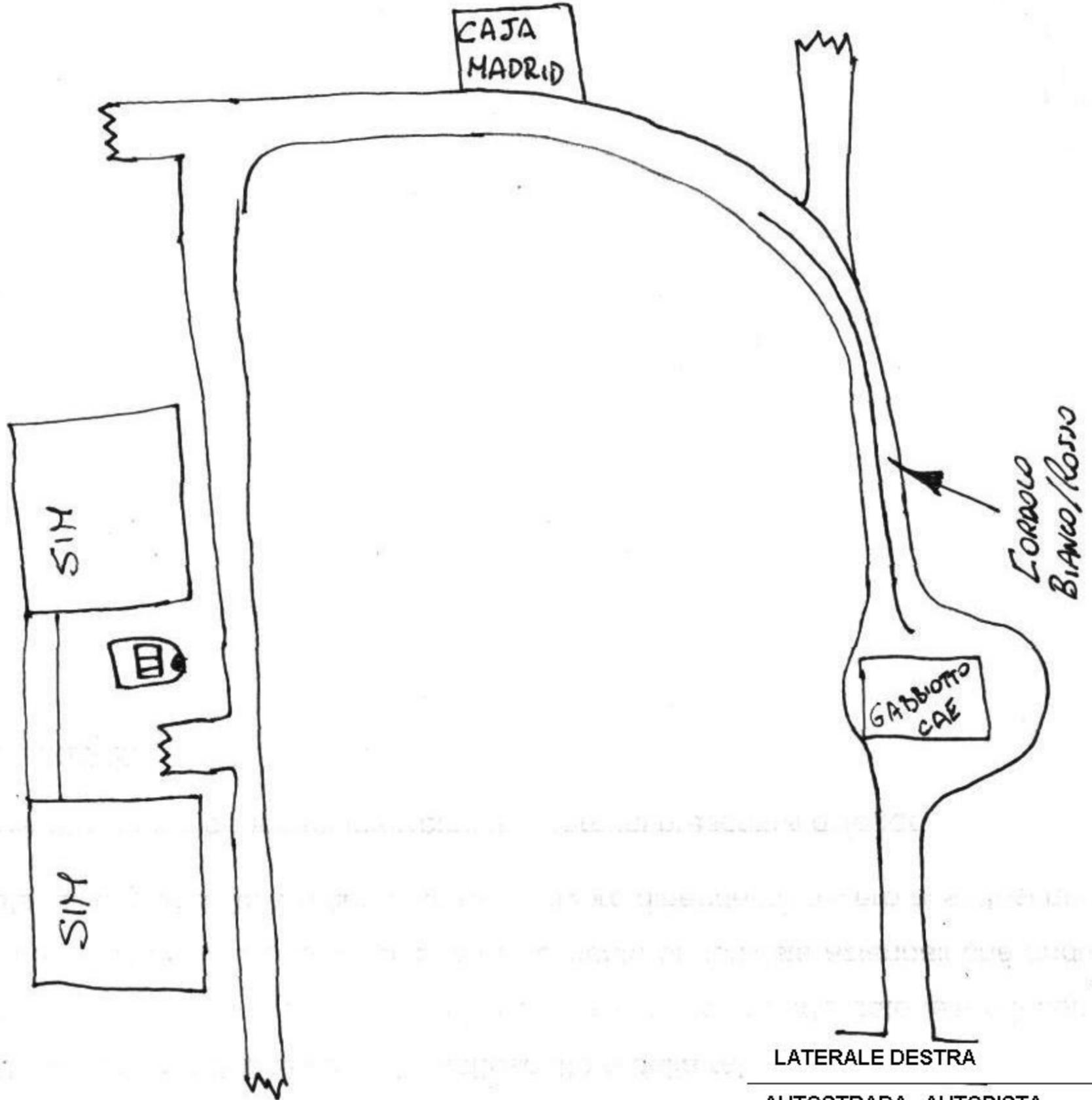
[Scrivi una recensione](#) - [altre informazioni](#) »

Camino Muñoza 2
28042 Madrid, Spain
917 481 160

[Ottieni indicazioni stradali](#) - [Cerca nelle vicinanze](#)
[Salva in Le mie mappe](#) - [Invia](#)



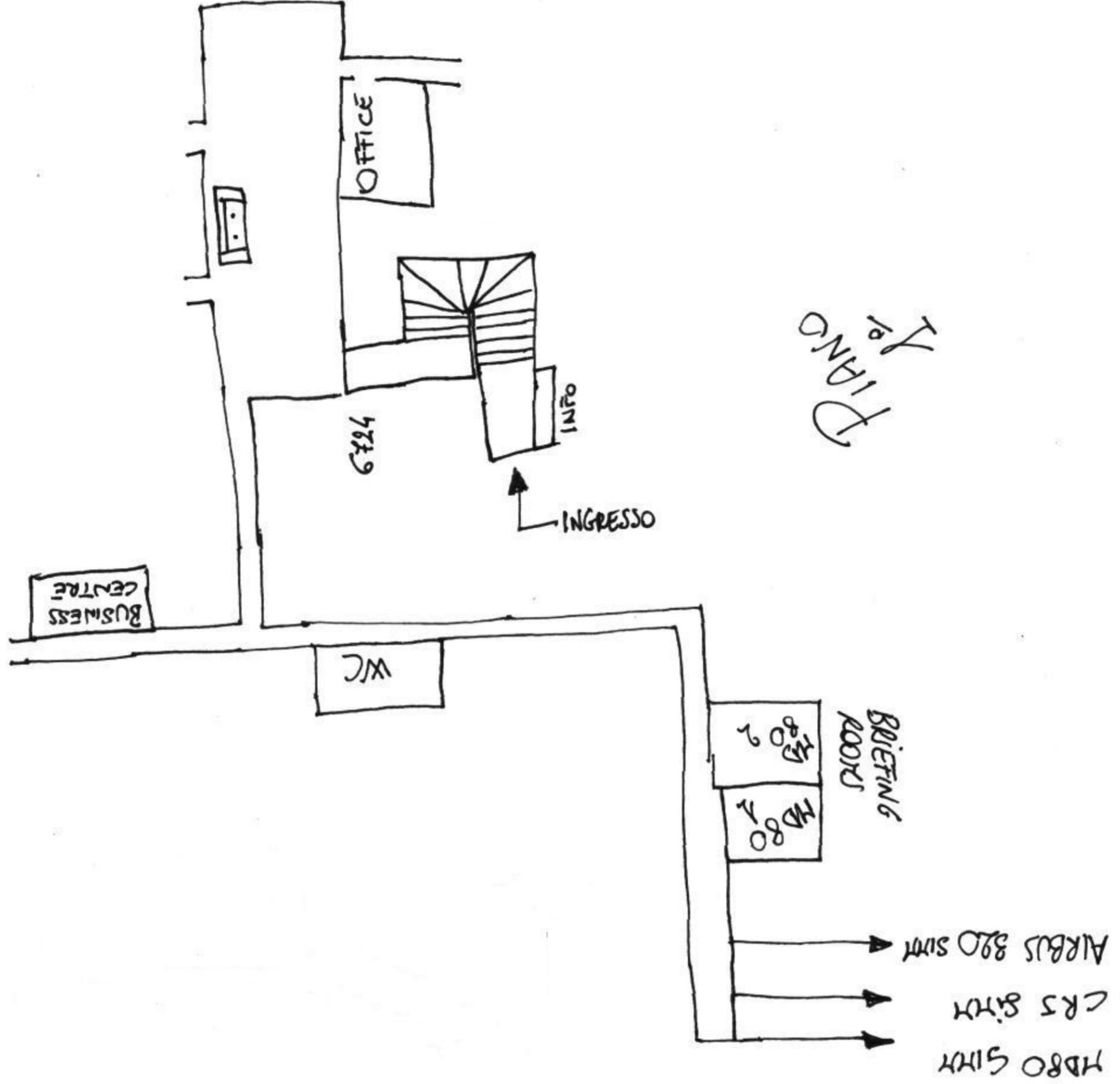
PERCORSO
ESTERNO



LATERALE DESTRA

AUTOSTRADA - AUTOPISTA

PERCORSO
INTERNO 1° PIANO





ED Zonal Employee Discount

Schedule

Listing

View or cancel

Travel Rules

Logout

First Segment ROME/FIUMICINO to MADRID/BARAJAS 03. 10. 2009

Flight	Departure	Time	Arrival	Time	Codeshare	Aircraft	Elapsed Time	Chance
IB3609	FCO	08:00	MAD	10:25		321	02:25	☹
AZ058	FCO	09:15	MAD	11:45		321	02:30	☺
UX1042	FCO	10:30	MAD	13:00		738	02:30	☺
IB3613	FCO	12:15	MAD	14:40		321	02:25	☺
VY6033	FCO	14:00	MAD	16:25		320	02:25	☹
AZ060	FCO	14:30	MAD	17:00		321	02:30	☺
IB3679	FCO	15:05	MAD	17:30		320	02:25	☺
IB3675	FCO	16:20	MAD	18:45		319	02:25	☺
UX1044	FCO	18:20	MAD	20:50		738	02:30	☺
IB3607	FCO	19:20	MAD	21:45		321	02:25	☺
AZ7710	FCO	06:15	AMS	08:45	KL	737	06:25	☹
KL1701	AMS	10:10	MAD	12:40		73H	06:25	☹
KL1596	FCO	06:15	AMS	08:45		73H	06:25	☹
KL1701	AMS	10:10	MAD	12:40		73H	06:25	☹
SN3188	FCO	06:30	BRU	08:50		733	05:40	☺
SN3721	BRU	09:35	MAD	12:10		319	05:40	☹
LH3867	FCO	06:40	MUC	08:15	EN	E95	04:55	☹
JK8880	MUC	09:00	MAD	11:35	LH	320	04:55	☹



ED

Zonal Employee Discount

Schedule

Listing

View or cancel

Travel Rules

Logout

First Segment MADRID/BARAJAS to ROME/FIUMICINO 03. 10. 2009

	Flight	Departure	Time	Arrival	Time	Codeshare	Aircraft	Elapsed Time	Chance
	AZ059	MAD	06:00	FCO	08:30		319	02:30	
	UX1041	MAD	07:05	FCO	09:30		738	02:25	
	IB3612	MAD	09:00	FCO	11:20		321	02:20	
	VY6032	MAD	11:00	FCO	13:20		320	02:20	
	IB3608	MAD	11:50	FCO	14:10		320	02:20	
	AZ061	MAD	12:35	FCO	15:05		321	02:30	
	IB3674	MAD	13:20	FCO	15:40		319	02:20	
	UX1043	MAD	14:55	FCO	17:20		738	02:25	
	IB3678	MAD	16:10	FCO	18:30		321	02:20	
	AZ063	MAD	17:50	FCO	20:20		321	02:30	
	IB3618	MAD	19:45	FCO	22:05		321	02:20	
	JK8863	MAD	06:20	FRA	08:55	LH	320	06:00	
	LH3842	FRA	10:35	FCO	12:20		321	06:00	
	LH4417	MAD	06:20	FRA	08:55		320	06:00	
	LH3842	FRA	10:35	FCO	12:20		321	06:00	
	AF2101	MAD	07:15	CDG	09:20		320	05:00	
	AF9832	CDG	10:10	FCO	12:15	AZ	321	05:00	
	AF2101	MAD	07:15	CDG	09:20		320	06:05	
	AF1604	CDG	11:15	FCO	13:20		321	06:05	



CERTIFICADO DE APROBACION TRTO

(TRTO APPROVAL CERTIFICATE)

NUMERO: E-TRTO-021

En nombre de la DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL, miembro de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA), por el presente certifico que:

(On behalf of Spanish DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL, a member of the Joint Aviation Authorities (JAA), it is hereby certified that)

(CAE)

Situado en:

(located at)

Polígono Industrial nº 2

La Muñoza

- 28042 Madrid -

Ha satisfecho todos los requisitos establecidos en la Orden de 21 de marzo de 2000 por la que se adoptan los Requisitos Conjuntos de Aviación para las licencias de la tripulación de vuelo de aviones civiles (JAR FCL 1) en relación al establecimiento de Organizaciones de Enseñanza y, en su virtud, se aprueba como Organización de Enseñanza de Habilitación de Tipo (TRTO) para los siguientes cursos:

(upon finding that its organisation complies in all respects with the Joint Aviation Requirements JAR-FCL relating to the establishment of a Training Organisation and is empowered to operate an approved Type Rating Training Organisation for the following courses:)

- **HABILITACIÓN DE TIPO DASH 8 (TYPE RATING DASH 8)**
- **HABILITACIÓN DE TIPO CRJ-100/200/900 (TYPE RATING CRJ-100/200/900)**
- **HABILITACIÓN DE TIPO MD-80/MD-87/MD-88 (TYPE RATING MD-80/MD-87/MD-88)**
- **HABILITACIÓN DE TIPO A-319/320/321 (TYPE RATING A-319/320/321)**
- **HABILITACIÓN DE TIPO A-330 (TYPE RATING A-330)**
- **HABILITACIÓN DE TIPO A-340 (TYPE RATING A-340)**



ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL
DE AVIACIÓN CIVIL

CERTIFICADO DE APROBACION TRTO

(TRTO APPROVAL CERTIFICATE)

NUMERO: E-TRTO-021

- HABILITACIÓN DE TIPO CORTO (CCQ) DE A-320 A A-340 (CROSS CREW QUALIFICATION (CCQ) A -320 TO A-340)
- HABILITACIÓN DE TIPO CORTO (CCQ) DE A-340 A A-320 (CROSS CREW QUALIFICATION (CCQ) A -340 TO A-320)
- HABILITACIÓN DE TIPO CORTO (CCQ) DE A-330 A A-340 (CROSS CREW QUALIFICATION (CCQ) A -330 TO A-340)
- HABILITACIÓN DE TIPO CORTO (CCQ) DE A-340 A A-330 (CROSS CREW QUALIFICATION (CCQ) A -340 TO A-330)
- HABILITACIÓN DE TIPO CORTO (CCQ) DE A-320 A A-330 (CROSS CREW QUALIFICATION (CCQ) A -320 TO A-330)
- HABILITACIÓN DE TIPO CORTO (CCQ) DE A-330 A A-320 (CROSS CREW QUALIFICATION (CCQ) A -330 TO A-320)
- INSTRUCTOR DE HABILITACION DE TIPO (TYPE RATING INSTRUCTOR)
- MCC
- ZFTT

Este Certificado no es transferible, y a menos que sea cancelado, suspendido o revocado, tendrá una validez hasta el 31 de Enero de 2010

(This Certificate is not transferable and unless cancelled, suspended or revoked, shall continue in effect until: January 31, 2010)

Emitido en (Issued at): MADRID

A fecha (Date) 22 de enero de 2009



Firma:

Puesto (Title): Jefe de división de licencias

Nombre (Name): Susana Nogueira Pérez



MAD

MADRID
BARAJAS

CREW arrivo volo AZ066

INFORMAZIONI UTILI:

IN ARRIVO

Un pulmino INEUROPA Vi attende sotto bordo, per portarVi al controllo della "GUARDIA CIVIL"
La autista del pulmino della ditta " AEROCITY" vi attende all'uscita del terminale
Il Vostro bagaglio segue il Vostro stesso iter.

Hotel Moncloa informa: Tutte le telefonate dalle stanze hanno un costo minimo di € 1.39

SVEGLIA NON AUTOMATICA

IN PARTENZA

PARTENZA PREVISTA: AZ059 ORE 06.35

PICK-UP DALL'ALBERGO ORE 05.20

Passeggeri prenotati:

C	Z	Y	142
---	---	---	-----

Trasferimento con pulmino della ditta -AEROCITY- all'aeroporto
Passati i controlli della "Guardia Civile" troverete un pulmino del nostro Handling Ineuropa dalle 05.35 alle 05.45
In caso di difficoltà potete contattare Handling Ineuropa tramite telefono interno disponibile varco doganale
Telefono interno INEUROPA: 45118 o 37295
Un coordinatore INEUROPA Vi consegnerà il folder e tutte le informazioni sul volo.

TELEFONI UTILI:

ALITALIA SCALO - PHONE INTERNO	32344 / 32343		
HOTEL HUSA MONCLOA	91 542 4582	H 24	
INEUROPA HANDLING	91 393 7273 o 91 324 5118	H 24	
ALITALIA RAPPRESENTANZA	91 516 1110	LUN - VEN	
ALITALIA AMMINISTRAZIONE	91 516 1118	LUN - VEN	
ALITALIA SCALO OPERAZIONI	91 305 4336	05.15 - 20.15	SABATO 05.15 - 19.15
ALITALIA SCALO OPERAZIONI	656 817914	05.15 - 20.15	CELLULARE SABATO 05.15 - 19.15
ALITALIA SCALO BIGLIETTERIA	91 305 4335	05.00 - 19.30	
TRASPORTISTA "AEROCITY"	CONTATTARE HOTEL HUSA MONCLOA - 91 5424582		

MEDICO:

DR. MANUEL GUTIERREZ DEL SOLAR 91 458 6341
JUAN RAMON JIMENEZ 2 - 1 IZQ. 91 458 6346

BUONA PERMANENZA



ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

CERTIFICADO DE CALIFICACION STD (STD QUALIFICATION CERTIFICATE)

NUMERO: E-1A-017

En nombre de la AESA, miembro de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA), por el presente certifico que:

(On behalf of Spanish AESA, a member of the Joint Aviation Authorities (JAA), it is hereby certified that)

MD-87/88

Situado en:
(located at)

SERVICIOS DE INSTRUCCIÓN DE VUELO ESPAÑA
Zona Industrial nº2
La Muñeza
- 28042 MADRID -
España

Ha satisfecho los requisitos de cualificación establecidos en la JAR-STD 1A sujeto a las condiciones siguientes y a las especificaciones anexas:

(Has satisfied the Qualification requirements prescribed in JAR-STD 1A subject to the following conditions:)

Este Certificado no es transferible, y a menos que sea suspendido o revocado, tendrá una validez hasta el: **31 de Julio de 2010**

(This Certificate is not transferable and unless sooner suspended or revoked, shall continue in effect until: 31-July-2010)

Emitido en *(Issued at)*: Madrid
A fecha *(Date)*: 19 de Agosto de 2009

Firma:



Puesto *(Title)*: El Director de Seguridad de Aeronaves
P.D.F. *(Resolución del DSA de 27 de Octubre de 2008)*
El Jefe de División de Control de Seguridad en el Mantenimiento, P.A.
El Coordinador de Inspección de Seguridad
Nombre *(Name)*: José Luis Lozano Lozano

915978833



REINO DE ESPAÑA
KINGDOM OF SPAIN

Miembro de las Autoridades Conjuntas de Aviación
Joint Aviation Authorities Member

AUTORIZACIÓN DE EXAMINADOR DE VUELO
FLIGHT EXAMINER AUTHORIZATION

Autorización emitida a favor de:
Authorization issued to:

D. CARLOS GARCIA-BERMUDEZ ANGLADA

Titular de la licencia/ Licence holder : ATPL(A):E00004064

Número de Examinador/Examiner number

E-TRE-4064

Para que ejerza las atribuciones de/To exercise privileges of:

TRE(A)
DC9 80/MD88/MD90

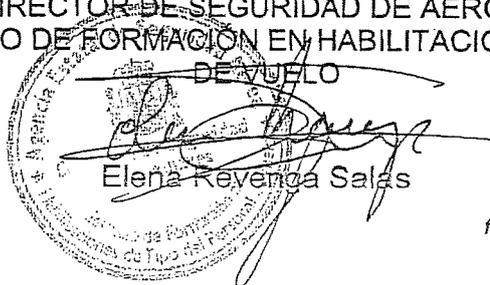
El Titular está autorizado, de acuerdo con el JAR-FCL 1.440, a realizar pruebas de pericia para la emisión de habilitaciones de tipo para aviones multipiloto; verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de habilitaciones de tipo multipiloto y vuelo instrumental; pruebas de pericia para la emisión de la ATPL(A) / The holder, according to JAR-FCL 1.440, is authorised to conduct skill tests for the issue of type ratings for multi-pilot aeroplanes; proficiency checks for revalidation or renewal of multi-pilot type and instrument ratings; skill tests for ATPL(A) issue

Esta Autorización, salvo que sea cancelada, suspendida o revocada, será válida hasta / This authorization, unless cancelled, suspended or revoked, shall be valid until:

Fecha/Date: 31/03/2012

Emisión/Issuing: Madrid 3 de abril de 2009

EL DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES
PD. LA JEFA DEL SERVICIO DE FORMACIÓN EN HABILITACIONES DE TIPO AL PERSONAL
DE VUELO



Ejemplar para la administración

firma del interesado

Informativa per piloti ex Gruppo Alitalia

In seguito alle vicende delle aziende del Gruppo Alitalia un cospicuo numero di piloti attualmente privi di impiego ha posto particolare attenzione alle problematiche relative:

- All'inserimento professionale nelle imprese di trasporto aereo nazionali e internazionali
- Al mantenimento in esercizio delle abilitazioni possedute

Tale situazione ha comportato per la Direzione Licenze del Personale un notevole aumento del carico di lavoro a causa delle numerose richieste individuali dei piloti ex Gruppo Alitalia, sia avviati alla cassa integrazione, sia licenziati, sia inseriti nel nuovo organico del nuovo Raggruppamento Alitalia-CAI, al punto di costituire un pesante aggravio di lavoro alle critiche condizioni pre-esistenti.

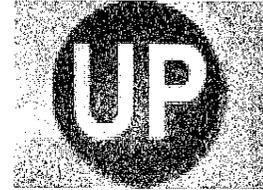
In particolare vengono avanzati tre tipi di richiesta:

- Informativa sulle modalità di mantenimento delle abilitazioni già possedute
- Informativa sulle modalità di conseguimento di nuove abilitazioni
- Rilascio di dichiarazioni sulla autenticità e sui contenuti delle licenze di pilotaggio possedute per accreditarsi presso le autorità aeronautiche di Paesi Esteri.

Per facilitare lo scambio di informazioni, a fronte della esigenza avvertita anche da parte dei piloti in questione, di procedere in modo organico ed univoco per le esigenze sopra manifestate si sono costituiti gruppi spontanei che, tramite un portavoce, avanzavano proposte di vario genere sempre miranti alla soluzione dei problemi già evidenziati.

Con tali gruppi spontanei e con altre associazioni che ne hanno fatto richiesta, sono state definite delle procedure atte a razionalizzare l'afflusso verso ENAC di utenti omogenei. In particolare, per l'effettuazione dei Proficiency Check di rinnovo delle abilitazioni, tali procedure prevedono che:

- l'attività viene svolta senza finalità di lucro
- i proficiency check per la sola revalidation di abilitazioni viene effettuato da TRE in possesso della relativa autorizzazione in corso di validità, non più impiegato presso l'Operatore/TRTO citato nella stessa,
- i gruppi e le associazioni assumono il ruolo di collettori e facilitatori delle operazioni di rinnovo
- gli stessi forniranno ad ENAC, Direzione Licenze del Personale, l'elenco dei TRE che effettueranno gli addestramenti ed i controlli finalizzati al rinnovo delle abilitazioni di cui sopra,



Prot. 090111/T.35

Roma, 30 marzo 2009

D A ANPAC

A ENAC
- Direzione Licenze del Personale
Dott.ssa Eleonora Italia

e p.c. ENAC
- Direttore Centrale Operazioni
Ing. G.D. Carrabba

Oggetto: Proposta di Programma per la Revalidation Type Rating/ Instrument Rating per PNT posto in mobilità/CIGS.

Facendo seguito a quanto concordato nel corso dell'incontro del 19 marzo 2009, stante la imminente scadenze delle validità delle abilitazioni TR/IR per un gran numero di piloti non attualmente impiegati in attività professionale, si propone, per tale tipologia di pilota, il rinnovo del TR/IR secondo i seguenti principi guida:

- Attività svolta senza finalità di lucro, senza il ricorso a strutture T.R.T.O. o F.T.O;
- Impiego, senza finalità di lucro, di piloti T.R.E. sul tipo di aeromobile, la cui qualifica è stata conseguita presso una delle Azienda di navigazione aerea nazionale e che non sono attualmente impiegati presso le medesime;
- Ricorso al noleggio di simulatori di volo certificati secondo le normative vigenti;
- Definizione di un elenco di piloti in possesso di qualifica TRI o TRE da sottoporre all'ENAC.
- Impegno del T.R.E. designato al check a:
 - comunicare, almeno 5 giorni lavorativi antecedenti l'esame, via fax (n° 0644185701), alla sede ENAC (all'attenzione della Dott.ssa Italia), i nominativi del personale T.R.E./ T.R.I. e dei Candidati interessati al Check.
 - mantenere copia dei verbali Mod. 102 ENAC 1/2007 e Mod. 102"V" ENAC 1/2007 per la durata di anni 5(cinque). Ove nulla osti da parte di codesto Ente, l'archiviazione dei dati potrà essere gestita da una delle organizzazioni professionali (ANPAC o U.P.) previa apposita designazione;

- consegnare presso la sede ENAC di Via di Villa Ricotti, 42 Roma, gli originali dei suddetti verbali entro e non oltre 10 giorni dalla data del check.
- Consegnare all'ENAC fotocopia della lettera di posizione in C.I.G.S. propria e dell'esaminando.
 1. I checks devono essere effettuati esclusivamente per il personale che si trovi in condizione di mobilità/CIGS;
 2. il check T.R.P.C. avrà la durata di ore 2(due), se il candidato ha svolto attività nell'ultimo semestre;
 3. il programma delle manovre minime da svolgere nella sessione di revalidation è riportato in allegato alla presente;
 4. nel caso in cui i candidati non abbiano svolto attività (in volo o al simulatore) nel semestre precedente la revalidation, tale check sarà preceduto da una sessione di simulatore R.T. di ore 2 (due) con un T.R.I., o un T.R.E., diverso da quello designato per l'esame. In tale caso, il T.R.E. consegnerà all'Enac sia l'attestazione di RT, sia quella relativa alla revalidation.

Qualora ritenuto opportuno, le scrivente Associazioni si rendono disponibile a proporre il nome di un referente, in possesso di provata esperienza ed accettato da codesto Ente, quale garante dei processi sopra definiti.

In attesa delle autorizzazioni conseguenti che, in ragione delle imminenti scadenze temporali rivestono carattere di urgenza, si porgono distinti saluti.

ANPAC - Unione Piloti

Programma rinnovo TR + IR

Riferimenti:

1. Appendix 1 to JAR FCL 1.210;
2. Appendix 2 to JAR FCL 1.240 & 1.295

Obiettivo

Rinnovo TR + IR per un equipaggio omogeneo, in una sessione di simulatore di 2 ore come previsto dai requisiti minimi del riferimento 1 e 2.

Svolgimento

Nota: I numeri tra parentesi quadre [...] si riferiscono alle voci come riportate nel modulo Mod. 102 ENAC ATPL(A)/TR/CKLIST 1/2007 (che ha sostituito il vecchio ENAC/FCL 210).

1. Pianificazione tratta. Tratta XXX- YYY MTOW
2. Setup come volo in transito, posizione TO point (DC or AC GEN inop).
3. Normal startup e checklist [1.4], before take-off checks [1.6].
4. Take-off clearance, at 90 kias Engine Oil Low Press -> Rejected take-off [2.6].
5. Repositioning al TO point, malfunctions cleared, normal take-off, preselect Windshear.
6. After take-off windshear recovery [3.6.5].
7. During departure ACAS or EICAS event [3.6.9;3.9.1].
8. Engine failure (ENG2 fail -> CM1 PF; ENG1 fail -> CM2 PF) [3.4.0;3.4.4;3.4.11] (Rientro su l'aeroporto di partenza.)
9. In lungo finale (almeno prima del OM) Autopilot fail [3.4.8;3.9.1].
10. Avvicinamento manuale con un motore inoperativo [3.9.3.4;3.9.1].
11. Al raggiungimento DH ordine di Go Around (per pista inagibile) -> single engine GA [4.3].
12. Riposizionamento (da console se necessario) in finale con Glide inoperativo, Autopilot operativo.
13. PNF incapacitation [3.6.7]
14. Finale non precision [3.9.4].
15. Atterraggio one engine inoperative [5.5].
16. Riposizionamento Take-off point, malfunctions cleared.
17. Decollo con avaria motore tra V1 e V2 [2.5.2].
18. Alla quota di accelerazione, completato checklist avaria, termine sessione per un CM.
19. Ripetizione step dal 2 al 18 come applicabile per secondo CM.

Da: Direttore Esecutivo Tecnico
ANPAC

A: Responsabile Dip. CIGS
Dip Tecnico - Comitato Formazione ANPAC

e.p.c: Membro Dip. CIGS Unione Piloti
Cpt. U. Calandrelli

Oggetto: Procedure applicative del Programma per la Revalidation Type Rating/ Instrument Rating per PNT posto in mobilità/CIGS.

Con il foglio ENAC prot DIREGEN-TLP-08/04/2009-0023429-P è stata formalizzata l'approvazione del Programma in titolo che, come da autorizzazione allegata, prevede la stretta osservanza di processi interni di tipo amministrativo e la definizione di un responsabile dei processi stessi.

Al fine di non incorrere in responsabilità personali e/o inficiare l'autorizzazione ricevuta, si chiariscono le procedure che il personale coinvolto nel programma in titolo dovrà osservare:

- Attività svolta senza finalità di lucro;
- I *Proficiency Check* per la sola *revalidation* di abilitazioni viene effettuato da TRE in possesso della relativa autorizzazione in corso di validità, non più impiegato presso l'Operatore/TRTO citato nella autorizzazione stessa;
- ANPAC/UP assumono il ruolo di collettori e facilitatori delle operazioni di rinnovo. Allo scopo, il dipartimento CIGS veicolerà ai colleghi interessati le informazioni relative al programma approvato e raccoglierà dagli stessi le effettive esigenze. Tali esigenze, per ragioni di semplicità e univocità di interfaccia, saranno gestite dal Com.te Mario Capitani, in funzione di "Training Manager (ovvero assumerà le funzioni e le responsabilità previste per tale funzione, in termini di mantenimento e conservazione dei dati relativi al programma ed archiviazione della relativa documentazione). Ove nulla osti, l'archivio centrale è individuato presso l'ANPAC e, ove ritenuto opportuno, duplicati della documentazione possono anche essere inoltrati all'archivio UP. (AZIONE: Dip. CIGS e M.Capitani)
- ANPAC/UP forniranno ad ENAC, Direzione Licenze del Personale, l'elenco dei TRE/TRI che effettueranno gli addestramenti ed i controlli finalizzati al rinnovo delle abilitazioni in argomento. Al riguardo il Dip. CIGS definirà il responsabile del mantenimento ed aggiornamento della lista di cui trattasi e lo comunicherà al Com.te Mario Capitani che diviene tenentario dell'elenco consolidato. (AZIONE : Dip CIGS e M.Capitani);
- ANPAC/UP comunicheranno ad ENAC Direzione Licenze del Personale, con un anticipo di almeno 5 giorni lavorativi, le date di svolgimento del Type Rating PC. Per semplicità

amministrativa, ove nulla osti, il Dip. CIGS potrà assegnare tale funzione al Com.te Mario Capitani. (AZIONE: Dip, CIGS e, se da esso confermato, M.Capitani)

- Di ogni Proficiency Check verranno redatte tre copie di verbale e Check list (Mod. 102 e Mod. 102V): una da consegnare alla Direzione Licenze del Personale ENAC per l'aggiornamento del data base, una che verrà conservata da ANPAC è per almeno 5 anni, la terza che verrà conservata dal TRE per lo stesso periodo. Allo scopo, presso l'archivio di ANPAC sarà predisposto apposito raccoglitore "*Rinnovi Licenze CIGS*" in cui andranno inserirete le cartelle individuali del personale coinvolto nel programma (AZIONE: M. Capitani per l'archiviazione e l'osservanza del processo. Al riguardo, apposito data base interno dovrà essere mantenuto al fine di poter seguire il processo realtico al PC dall'avvio della definizione dell'equipaggio coinvolto nel *check* al rientro in ANPAC della documentazione per archivio)
- Oltre la copia del verbale del PC, dovrà essere consegnata ad ENAC Direzione Licenze del Personale, anche una fotocopia della lettera di posizione in CGS dell'interessato.(AZIONE . TRE e M. Capitani quale elemento di briefing al rientro dal check);
- Il rinnovo dovrà avvenire secondo quanto previsto dalla JAR FCL 1.245 e relative Appendici 1 e 2.

Il programma approvato NON è applicabile alle abilitazioni scadute.

In presenza di tali casi, se l'abilitazione NON risulta scaduta da oltre 30 giorni, il Dip. CIGS segnalerà il caso al Com.te Capitani che provvederà a predisporre PREVENTIVAMENTE apposita comunicazione ad ENAC con la proposta di procedere al rinnovo secondo le modalità sopra descritte. Tale richiesta dovrà specificare il numero totale delle ore di volo sul tipo che si intende rinnovare nonché il numero delle ore di volo negli ultimi 12 mesi. (Azione : M. Capitani e F. Barbato)

Qualora l'abilitazione risultasse scaduta da oltr 30 30 giorni, sarà necessario rivolgersi ad un TRTO/FTO per il programma di renewal.

Si rammenta che il programma approvato, su proposta delle associazioni, prevede che:

1. il check T.R.P.C. abbia la durata di ore 2(due), se il candidato ha svolto attività nell'ultimo semestre;
2. il programma delle manovre minime da svolgere nella sessione di revalidation è riportato in allegato alla presente;
3. nel caso in cui i candidati non abbiano svolto attività (in volo o al simulatore) nel semestre precedente la revalidation, tale check sarà preceduto da una sessione di simulatore R.T. di ore 2 (due) con un T.R.I., o un T.R.E., diverso da quello designato per l'esame. In tale caso, il T.R.E. consegnerà all'Enac sia l'attestazione di RT, sia quella relativa alla revalidation.

Nel caso descritto al punto 3, circa la problematica riguardante l'impiego di TRI per le prime due ore di RT ed un ulteriore TRE per le successive due ore di PC, sarà opportuno organizzare le prenotazioni in modo da inviare al renuval due squadre diverse con due TRE che si alterneranno nelle funzioni di TRI e TRE. Il Dip. CIGS dovrà segnalare preventivamente l'effettiva esistenza di tali casi. (AZIONE Dip. CIGS e M. Capitani).

Circa invece il mantenimento e rinnovo delle qualifiche di TRI o TRE scadute o in scadenza, sarà necessario procedere ad apposita preventiva autorizzazione di programma “*c.d. reciproco*” tramite le strutture associative (AZIONE Dip CIGS per la raccolta delle esigenze e M. Capitani per la stesura del programma, F. Barbato per le conseguenti segnalazioni.).

Ogni eventuale corrispondenza, diversa dalle comunicazioni di routine da e per ENAC relative alla comunicazione delle squadre impegnate nei PC, dovrà essere formalmente posta in visione preventiva al responsabile dei processi che, per quanto indicato dalla stessa ENAC, è il Cpt. Francesco Barbato. La corrispondenza da e per ENAC relativa al programma in argomento sarà inoltrata anche in conoscenza ad Unione Piloti- Dip Tecnico.

08 aprile 2009.



Il Direttore Licenze del Personale

DIRGEN-TLP-08/04/2009-0023429-P

ANPAC

p.c. Direzione Centrale Regolazione Tecnica
p.c. Vice Direzione Generale

oggetto: Revalidation Type Rating/IR per PNT posto in mobilità/CIGS

In riscontro alla nota del 30 marzo u.s. con cui codeste OO.SS. prospettano un percorso organico e coordinato per il rinnovo delle abilitazioni in oggetto da parte del personale posto in mobilità/CIGS, vista la JARFCL 1.245 (b), considerata la opportunità di procedere in modo organizzato e univoco sia per le esigenze di ENAC sia per fornire ausili e risposte univoche alle molte richieste che pervengono da parte del personale di volo posto in cassa integrazione circa le modalità di rinnovo delle abilitazioni, considerato che tutto il personale interessato ha svolto copiosa attività nel corso degli ultimi 12 mesi ed è in possesso di abilitazioni ancora in corso di validità,

si approva quanto proposto nella nota sopra citata, e cioè:

- l'attività viene svolta senza finalità di lucro
- il proficiency check per la sola revalidation di abilitazioni viene effettuato da TRE in possesso della relativa autorizzazione in corso di validità, non più impiegato presso l'Operatore/TRTO citato nella stessa,
- ANPAC/UP assumono il ruolo di collettori e facilitatori delle operazioni di rinnovo
- ANPAC/UP forniranno ad ENAC, Direzione Licenze del Personale, l'elenco dei TRE che effettueranno gli addestramenti ed i controlli finalizzati al rinnovo delle abilitazioni di cui sopra,
- ANPAC/UP comunicheranno ad ENAC, con un anticipo di almeno 5 giorni lavorativi, le date di svolgimento dei Type Rating PC
- Di ogni Proficiency Check verranno redatte tre copie di verbale e check list (Mod.102 e Mod. 102V): una da consegnare alla Direzione Licenze del Personale ENAC per l'aggiornamento del data base, una che verrà conservata da ANPAC per almeno 5 anni, la terza che verrà conservata dal TRE per 5 anni,
- Assieme alla copia del verbale di PC, dovrà essere consegnata ad ENAC Direzione Licenze del Personale, anche una fotocopia della lettera di posizione in CIGS del candidato,

Via di Villa Ricotti, 42
00161 Roma
c.f. 97158180584

tel. +39 06 44185700
fax +39 06 44185701
licenze.personale@enac.rupa.it
www.enac-italia.it

- Il rinnovo avverrà secondo quanto previsto dalla JAR FCL 1.245 e relative Appendici 1 e 2.

Quanto sopra riportato non può intendersi applicabile in caso di abilitazioni scadute. In tal caso, se l'abilitazione non risulta scaduta da oltre 30 giorni, è possibile presentare ad ENAC, Direzione Licenze del Personale, una proposta di procedere al rinnovo con le modalità sopra descritte, che dovrà essere preventivamente autorizzata. Nella richiesta dovrà essere specificato il numero totale delle ore di volo, il numero delle ore di volo sul tipo che si intende rinnovare nonché il numero delle ore di volo negli ultimi 12 mesi.

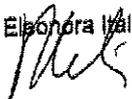
Se invece l'abilitazione risulta scaduta da oltre 30 giorni, l'interessato dovrà necessariamente rivolgersi ad un TRTO/FTO per il programma di renewal.

L'Associazione in indirizzo, come concordato per le vie brevi indica quale referente, garante dei processi sopra descritti, il Com.te Francesco Barbato, che viene accettato dalla scrivente a tal fine.

La suddetta procedura può essere soggetta a variazioni che si dovessero rendere necessarie in fase di implementazione della stessa, notificandole preventivamente all'Associazione in indirizzo o su richiesta della stessa.

Saluti cordiali

Elisabetta Italia





A: ENAC
Direzione Licenze del Personale
Dott.ssa Eleonora Italia
fax +39 06 44185701

e.p.c. Direzione Centrale Regolazione Tecnica
Ing. D. Carrabba
Fax +39 06 44185746

Vice Direttore Generale
Ing. S. Sciacchitano

Oggetto: Revalidation Type Rating/IR per PNT posto in mobilità/CIGS.

Riferimento: foglio ENAC prot. DIRGEN-TLP-OS/04/2009-0023429-P

In linea con quanto richiesto con la comunicazione in riferimento, si comunica l'elenco del personale in possesso delle qualifiche TRE coinvolto nel processo di rinnovo licenze del personale in CIGS e non impiegato presso operatore/TRTO.

MD80

Cacciotti Luciano, Pellegrini Stefano, Falasca Giancarlo, Baiardi Fabrizio, Ramozzi Stefano, Cavassa Mauro, Lorenzini Flavio, Iannantuono Walter, Menis Pierangelo, Fanali Francesco, Pozzi Rinaldo, De Vittoria Francesco.

A320

D'Addario Antonio, Iacobelli Roberto, Ruocco Giuseppe, Morelli Giuseppe, Rossi Enrico, Vivaldi Roberto, De Masi Fulvio.

B767

Bratush Sergio, Bartolotti Giancarlo, Maiocchi Gualtiero, De Baseggio Guido.

ATR

D'Amico Ezio, Gassi Antonio Fernando, Gentilini Giorgio, Macaluso Andrea, Manganiello Antonio, Prola Stefano, Sassani Vittorio .

E145

Beda Edoardo, Bellini Luigi, Bertipaglia Paolo, Fini Giulio, Marchetti Marco, Martini Gianluca, Maspero Mauro, Mazzocanti Gianluca, Po Gianluca, Silvano Luciano.

B777

Marano Antonio, Alpi Pirro, D'Angelo Enrico.

Distinti Saluti

Comte. Francesco Barbato

 <p>ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE ITALIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY</p>	<p>ATPL(A)-MPA TYPE RATING-TRAINING-SKILL TEST PROFICIENCY CHECK VERBALE PROVA PRATICA (Application and report form for the ATPL-A & Type rating skill test)</p> <p>Ref. JAR FCL 1.240 / IEM FCL 1.240(b)(1)</p>	<input type="checkbox"/> ATPL <input type="checkbox"/> Type Rating <input type="checkbox"/> Proficiency Check <input type="checkbox"/> Training record <input type="checkbox"/> Skill test
--	--	--

Cognome <i>Applicant's last name</i>		Nome <i>Name</i>	
Tipo di licenza <i>Type of licence</i>		Numero <i>Number</i>	
Organizzazione di add.to <i>Training Organization</i>		Firma del candidato <i>Signature of applicant</i>	Stato <i>State</i>

Satisfactory completion of type rating-training according to requirements is certified below

1	THEORETICAL TRAINING FOR THE ISSUE OF A TYPE RATING PERFORMED DURING PERIOD		
From	To	At	
Mark obtained	% (Pass mark 75%)	Type and number of licence	
Signature of Instructor		Name in capital letters	

2	SIMULATOR		
Simulator manufacturer		Aircraft type	
Simulator Operator		Level	
Total training time at the controls			
Instrument approaches at aerodromes to a DA/H of			
Location/date/time		T.R.I Name in capital letters	
Type and No. of licence		Signature of T.R.I	

3	FLIGHT		
Type of aeroplane		Departure Airport	Time
Registration		Arrival Airport	Time
Take-offs		Location and date	
Landings		TRI/TRE Type & No. of Licence	
Go Arouns		TRI/TRE name (capital letters)	
Flight time at the controls		Signature of TRI/TRE	

4	SKILL TEST / PROFICIENCY CHECK/Remark: if the applicant failed, the examiner shall indicate the reasons why. (Mark passed section with a Pass and failed section with Fail)						
Sections	1	2	3	4	5	6	Simulator/aircraft type:
Result on each section							Off block
							On block
Final result	IDONEO>>>>>> <i>Passed</i>		NON IDONEO> <i>Failed</i>			RIMANDATO>>>>>>>> <i>Partial Pass</i>	

REMARKS:

Location and date		Type & number of Licence Authorization n.	
Signature of authorised Examiner		Name of Examiner in capitals	

GENERAL REQUIREMENTS

1. The applicant shall have completed the required instruction in accordance with the syllabus (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(a) and Appendices 2 & 3 to JAR-FCL 1.240). The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner, shall be determined by the Authority.
2. Items to be covered in skill test/proficiency checks are given in the applicable Appendix 2 & 3 to JAR-FCL 1.240. With the approval of the Authority, several different skill test/proficiency check scenarios may be developed containing simulated line operations. The examinee will select one of these scenarios: Flight simulators if available and other training devices as approved shall be used.
3. (a) The applicant shall pass all sections of the skill test/proficiency check. **Failure of more than five items will require the applicant to take the entire test/check again.** Any applicant failing five items or less shall take the failed items again. Failure in any item of the re-test/re-check including those items that have been passed at a previous attempt will require the applicant to take the entire test/check again.
(b) In case the applicant fails only or does not take Section 6, the type rating will be issued without Cat II/III privileges.
(c) Section 6 is not part of the ATPL skill test.
4. Further training may be required after a failed test/check. Failure to achieve a valid pass in all sections in two attempts shall require further training as determined by the examiner. There is no limit to the number of skill/tests/proficiency checks that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST/CHECK-GENERAL

5. The Authority will provide the examiner with safety criteria to be observed in the conduct of the test/check.
6. Should an applicant choose not to continue with a test/check for reasons considered inadequate by the examiner, the applicant will be regarded as having failed those items attempted. If the test/check is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those items not completed shall be tested in a further test/check.
7. At the discretion of the examiner any manoeuvre or procedure of the test/check may be repeated once by the applicant. The examiner may stop the test/check at any stage if it is considered that the applicant's competency requires a complete re-test/re-check.
8. Checks and procedures shall be carried out/completed in accordance with authorised check list for the aeroplane used in the test/check and, if applicable, with the MCC concept. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the aeroplane used. Decision heights/altitudes, minimum descent heights/altitudes and missed approach point shall be determined by the applicant for the ATPL(A) and/or for the type/class rating holder during the proficiency check, as applicable.

SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK FOR A MULTI-PILOT AEROPLANE AND FOR THE SKILL TEST REQUIRED FOR THE ATPL(A)

9. The test/check for a MPA shall be performed in a multi-crew environment. Another applicant or another pilot, may function as a second pilot. If an aeroplane, rather than a simulator, is used for the test/check, the second pilot shall be an instructor.
10. An applicant for the initial issue of a MPA type rating or ATPL(A) shall be required to operate as 'pilot flying' (PF) during all sections of the test/check. The applicant shall also demonstrate the ability to act as a 'pilot not flying' (PNF). The applicant may choose either the left hand or the right hand seat for the test/check.
11. The following matters shall be specifically checked when testing/checking applicants for the ATPL(A) or type rating for MPA extending to the duties of a pilot in command, irrespective of whether the applicant acts as PF or PNF:
 - (a) management of crew cooperation;
 - (b) maintaining a general survey of the aeroplane operation by appropriate supervision; and
 - (c) setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies.
12. The test/check should be accomplished under IFR and as far as possible in a simulated commercial air transport environment. An essential element is the ability to plan and conduct the flight from routine briefing material.

Nota: il presente Modello, unitamente alla Check List della Prova Pratica dovrà essere consegnato all'Enac presso:

Note: this form, together with Skill Test /Proficiency Check List form must be forwarded to Enac at:

- **Direzione Licenze del Personale - ATPL Skill Test**
Personnel Licensing Division - ATPL Skill Test
- **Direzione Aeroportuale competente - Type Rating Skill Test / Proficiency Check**
Relevant Airport Direction - Type Rating Skill Test / Proficiency Check

Parte riservata all'Enac

Reserved to Enac

OSSERVAZIONI :

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE :

	<p>ATPL(A)-MPA TYPE RATING-TRAINING-SKILL TEST PROFICIENCY CHECK CHECK LIST</p> <p><i>Ref. Appendix 2 to JAR FCL 1.240&1.295</i></p>	<input type="checkbox"/> ATPL <input type="checkbox"/> Type Rating <input type="checkbox"/> Proficiency Check <input type="checkbox"/> Training record <input type="checkbox"/> Skill test
---	---	--

Cognome <i>Applicant's last name</i>		Nome <i>Name</i>	
Tipo di licenza <i>Type of licence</i>		Numero <i>Number</i>	
Stato <i>State</i>		Firma del richiedente <i>Signature of applicant</i>	

- The following symbols mean:
 - P = Trained as Pilot in command or Co-pilot and as Pilot Flying (PF) and Pilot Not Flying (PNF) for the issue of a Type rating as applicable.
 - X = Simulators shall be used for this exercise, if available, otherwise an aircraft shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure.
- The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted up to any higher equipment level shown by the arrow (.....>).
 The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:
 - A = Aeroplane
 - FS = Flight Simulator
 - FTD = Flight Training Device
 - OTD = Other Training Device
- The starred items (*) shall be flown solely by reference to instruments. If this condition is not met during the skill test or proficiency ck, the type rating will be restricted to VFR only.
- Where letter M appears in the skill test/proficiency ck column this will indicate mandatory exercise.
- A Flight Simulator shall be used for practical training and testing if the simulator forms part of an approved type-rating course.(continued) (refer to app.dx 2 to JAR-FCL 1.240&1.295 paragraph 5).

Manœuvres/Procedures (including Multi-Crew-Cooperation)	PRACTICAL TRAINING					ATPL/TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK				
	OTD	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Ckd in		Examiner's initials when test completed		
						FS A	Attempt 1		Attempt 2	
							P	F	P	F
SECTION 1										
1 Flight preparation	P									
1.1 Performance calculation										
1.2 Aeroplane ext.visual inspect. ; location of each item and purpose of inspection					P					
1.3 Cockpit inspection			P...>>>					
1.4 Use of checklist prior to start engines ; starting procedures radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies		P....>	.....>	.....>	.....>		M		
1.5 Taxiing in compliance with air traffic control or instruction of instructor				P...>>					
1.6 Before take-off checks		P.....>	.....>	.....>		M			
SECTION 2										
2 Take-offs										
2.1 Normal take offs with different flap settings, including rolling take off			P.....>>						
2.2* Instrument take-off : Transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne			P.....>>						
2.3 Cross wind take-off (A, if practicable)			P.....>>						
2.4 Take-off at maximum take off mass (actual or simulated MTOM)			P.....>>						

Applicant's name:	PRACTICAL TRAINING					ATPL/TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK					
	Manœuvres/Procedures (including Multi-Crew-Cooperation)	OTD	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Ckd in		Examiner's initials when test completed		
							FS A	Attempt 1		Attempt 2	
								P	F	P	F
2.5 Take-offs with simulated engine failure 2.5.1* <u>Shortly after reaching V2</u> (in aeroplanes wich are not certificated as tranport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum heght of 500 ft above runway end. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure shortly after reaching V2)			P.....>>							
2.5.2* <u>Between V1 and V2</u>			P	X		M FS only					
2.6 Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1.			P.....>	....>X		M FS only				
SECTION 3											
3 Flight Manœuvres and Procedures											
3.1 Turns with and withouth spoilers			P.....>>							
3.2 Tuck under and Mach buffets after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)			P.....>	.....>X An aircraft may not be used						
3.3 Normal operation of systems and controls engineer's panel	P.....>>>>							
3.4 Normal and abnormal operation of following sytems :						M	A mandatory Minimum of 3 items shall be selected from 3.4.1 to 3.4.14 Inclusive.				
3.4.0 Engine (if necessary propeller)	P.....>>>>							
3.4.1 Pressurization and air conditioning	P.....>>>>							
3.4.2 Pitot/static system	P.....>>>>							
3.4.3 Fuel system	P.....>>>>							
3.4.4 Electrical system	P.....>>>>							
3.4.5 Hydraulic system	P.....>>>>							
3.4.6 Flight Control and Trim system	P.....>>>>							
3.4.7 Anti and de-icing system glare shield heating	P.....>>>>							
3.4.8 Autopilot/Flight Director	P.....>>>>							
3.4.9 Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	P.....>>>>							
3.4.10 Ground Proximity Warning system , Weather radar, radio altimeter, transponder		P.....>>>							
3.4.11 Radios, navigation equipment, instruments, FMS	P.....>>>>							

Applicant's name:	PRACTICAL TRAINING					ATPL/TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK				
Manœuvres/Procedures (including Multi-Crew-Cooperation)	OTD	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Ckd in	Examiner's initials when test completed			
						FS A	Attempt 1		Attempt 2	
							P	F	P	F
3.4.12 Landing gear and brake	P.....>>>>						
3.4.13 Slat and Flap system	P.....>>>>						
3.4.14 Auxiliary Power Unit	P.....>>>>						
3.6 Abnormal and Emergency Procedures						M	A mandatory Minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 Inclusive.			
3.6.1 Fire drills e.g. Engine, APU, Cabin, Cargo compartment, Flight deck, wing and electrical fires including evacuation.		P.....>>>						
3.6.2 Smoke control and removal		P.....>>>						
3.6.3 Engine failures, shut down and restart in flight at a safe altitude		P.....>>>						
3.6.4 Fuel dumping		P.....>>>						
3.6.5 Windshear at take-off/landing			P	X		FS only				
3.6.6 Simulated cabin pressure failure/emergency descent			P.....>>						
3.6.7 Incapacitation of a crew member		P.....>>>						
3.6.8 Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane Flight Manual		P.....>>>						
3.6.9 ACAS event (TCAS)	P.....>	.....>	.....>			FS only				
3.7 Steep turns with 45° bank, 180° to 360° left and right		P.....>>>						
3.8 Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration (flap in take off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flap in landing position, gear extended)			P.....>>						
3.8.1 Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration			P	X						
3.9 Instrument flight procedures										
3.9.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions		P.....>	.....>	.....>		M				
3.9.2* Holding procedures		P.....>>>						
3.9.3* Precision approaches down to a decision height (DH) not less than 60m (200 ft)										
3.9.3.1* Manually, without flight director			P.....>	.....>		M (skill test only)				
3.9.3.2* Manually, with flight director			P.....>>						
3.9.3.3* With autopilot			P.....>>						

Applicant's name:	PRACTICAL TRAINING					ATPL/TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK				
Manœuvres/Procedures (including Multi-Crew-Cooperation)	OTD	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Ckd in	Examiner's initials when test completed			
						FS A	Attempt 1		Attempt 2	
							P	F	P	F
<p>3.9.3.4* Manually, with one engine simulated inoperative ; engine failure has to be simulated during final approach from before passing the OM until touchdown or through the complete missed approach procedure</p> <p>In aeroplanes wich are not certificated as tranport category (JAR/FAR 25) or as a commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the non-precision approaches described in 3.9.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height (OCH/A), however, not later than reaching a minimum descent heght/altitude (MDH/A) of 500 ft above runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with 3.9.3.4.</p>			P.....>	.....>		M				
<p>3.9.4* NDB or VOR-LOC approach down to the MDH/A</p>			P*.....>	.....>		M				
<p>3.9.5 Circling approach under following conditions :</p> <p>(a)* approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions ;</p> <p><u>followed by :</u></p> <p>(b) circling approach to another runway at least 90° off centerline from final approach used in item a), at the authorised minimum circling approach altitude.</p> <p>Remark : if a) and b) are not possible due ATC reasons a simulated low visibility pattern may be performed</p>			P*.....>>						
SECTION 4										
4 Missed Approach Procedures										
<p>4.1 Go-around with all engines operating* after an ILS approach on reaching decision heght</p> <p>4.2 Other missed approach procedures</p>			P*.....>>						
<p>4.3* Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt</p>			P*.....>	.....>		M				
<p>4.4 Rejected landing at 15 m (50 ft) above rwy threshold and go-around</p>			P.....>>						

Applicant's name:	PRACTICAL TRAINING					ATPL/TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK				
Manœuvres/Procedures (including Multi-Crew-Cooperation)	OTD	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Ckd in	Examiner's initials when test completed			
						FS A	Attempt 1		Attempt 2	
							P	F	P	F
SECTION 5										
5 Landings										
5.1 Normal landings*also after an ILS approach with transition to visual flight on reaching DH			P....>>						
5.2 Landing with simulated jammed horizontal stabilizer			P.....>	An aircraft may not be used		FS only				
5.3 Cross wind landings (a/c if practicable)			P....>>						
5.4 Traffic pattern and landing without extended or partially extended flaps and slats.			P....>>						
5.5 Landing with critical engine simulated inoperative			P....>	.....>		M				
5.6 Landing with two engines simulated inoperative : <ul style="list-style-type: none"> - Aeroplanes with three engines : (center engine and one outboard as far as practicable according to data of the AFM. - Aeroplanes with four engines. Two engines at one side. 			P	X		M FS only Skill test only				

Location and date:		Type & number of Licence	
Signature of authorised T.R./T.R.E (as applicable):		Name of T.R./T.R.E in capitals (as applicable):	

END

General remarks :

Special requirements for extension of a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 200 feet (60 m), i.e Cat II/III operations.

(Refer to Subpart E, JAR-FCL 1.180)

Applicant's name:	PRACTICAL TRAINING					ATPL/TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK				
	OTD	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Ckd in	Examiner's initials when test completed			
						FS A	Attempt 1		Attempt 2	
							P	F	P	F
SECTION 6										
<p>6 Additional authorization on a type rating for instrument approaches down to a decision height less than 60 m (200 ft) (CAT II/III)</p> <p>The following manoeuvres and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures all aeroplane equipment required for type certification of these approaches shall be used :</p> <p>6.1* Rejected take-off at minimum authorised RVR</p> <p>6.2* ILS Approaches</p> <p>In simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew coordination (task sharing , call-out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed.</p> <p>6.3* Go-around after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training also shall include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, and ground/airborne equipment failure prior to reaching DH and, go-around with simulated airborne equipment failure.</p> <p>6.4* Landing(s) With visual reference established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed.</p>										
				An aircraft may not be used for this exercise						
			P*....>	.....X		M* FS only				
			P.....>	.....>		M				
			P.....>	.....>		M*				
			P.....>	.....>		M				

NOTE : CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with Operational Rules.

Location and date:		Type & number of Licence	
Signature of authorised T.R./T.R.E (as applicable):		Name of T.R./T.R.E in capitals (as applicable):	

END



CIRCOLARE

SERIE LICENZE

Data: 04/09/2006

LIC-10

Oggetto: Procedure per l'annotazione del rinnovo (revalidation) o ripristino (renewal) delle abilitazioni al pilotaggio di velivoli e di elicotteri e delle abilitazioni al volo strumentale.

1. PREMESSA

Le Joint Aviation Authorities (JAA) hanno emanato, conformemente ai principi dell'Annesso 1 alla Convenzione di Chicago, i regolamenti JAR – FCL relativi alla disciplina armonizzata europea per le licenze di pilotaggio di velivolo (FCL 1) e di elicottero (FCL 2).

L'ENAC, ha adottato le norme JAR – FCL, stabilendo la loro entrata in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2001. La presente Circolare tiene conto del Regolamento Tecnico che recepisce le JAR FCL 1, JAR FCL 2, JAR FCL 3.

Nell'ambito del complesso lavoro sia organizzativo che regolamentare, necessario alla ordinata transizione dal sistema nazionale di rilascio e rinnovo delle licenze di pilotaggio al sistema JAR, la presente Circolare indica le modalità che devono essere utilizzate per il mantenimento mediante rinnovo (revalidation) o ripristino (renewal) delle abilitazioni al pilotaggio di velivoli, di elicotteri e abilitazioni al volo strumentale, dopo il loro conseguimento.

Durante il periodo di cinque anni di validità amministrativa la Licenza di pilota può essere esercitata se vi è anche una abilitazione per tipo (Type Rating) o per classe (Class Rating) in corso di validità e se il pilota possiede anche la certificazione medica di idoneità alla 1^a o 2^a classe di visita, a seconda dei casi.

L'ENAC nella sua attività istituzionale, fa riferimento ai dati annotati sulle Licenze, purché verificati e confermati dal confronto con quelli contenuti nel suo data base centrale, rispondente a requisiti di sicurezza informatica.

Qualunque ritardo nel trasmettere all'ENAC le informazioni oggetto di annotazione ed il conseguente ritardo nell'inserimento dei dati nel sistema informatico, porta all'impossibilità del loro riconoscimento.

La documentazione citata nella Circolare, relativamente alle attività di rinnovo delle abilitazioni, deve essere conservata, a seconda dei casi, dall'esaminatore, dalla struttura addestrativa e dall'ENAC per cinque anni dalla data di formazione del documento, la documentazione relativa al ripristino deve essere conservata fino a dieci anni dalla data ultima di validità della licenza e comunque per un tempo non inferiore a quaranta anni dalla data di formazione del singolo atto amministrativo.

2. APPLICABILITÀ E RIFERIMENTI NORMATIVI

La presente Circolare si applica alle Licenze di pilota di velivolo e di elicottero ed alle abilitazioni rilasciate in accordo alla normativa europea JAR FCL o a quella nazionale ICAO.

Le norme a cui questa Circolare fa riferimento sono contenute:

- Annesso 1 dell'ICAO;
- JAR FCL 1 e 2;
 - Subpart E - Instrument ratings;
 - Subpart F - Class and type rating;
 - Subpart I - Examiners
- AMC /IEM- E, F, I;
- JAR FCL 3;
- D.M. 467 T del 25.06.1992;
- D.P.R n. 566 1988;
- Regolamento Tecnico in materia di rilascio e di rinnovo di licenze di pilotaggio.

3. DECORRENZA

La presente Circolare entra in vigore dalla data della sua emanazione e sostituisce tutte le altre disposizioni emanate in materia, che sono abrogate.

4. TERMINOLOGIA

Per chiarezza e corrispondenza con le JAR FCL, pubblicate in lingua inglese, di seguito si riportano gli acronimi ed i termini maggiormente utilizzati nel testo della presente circolare, per maggiori dettagli si faccia riferimento a IEM FCL 1.001 o 2.002:

A

Velivolo

AOC/COA	Certificato di Operatore Aereo
CR	Abilitazione a pilotare un velivolo certificato per classe;
CRE	Esaminatore autorizzato dall'ENAC ad effettuare tale attività nei limiti di quanto riportato nell'autorizzazione nominativa a lui rilasciata;
D.A.	Direzione Aeroportuale
Pilot Log Book	Libretto dei voli del pilota
FTO	Organizzazione d'addestramento
H	Elicottero
HPA	Velivolo ad alte prestazioni
HT	Responsabile dell'addestramento (FTO o TRTO)
IR	Abilitazione strumentale
IRE	Esaminatore autorizzato dall'ENAC ad effettuare tale attività nei limiti di quanto riportato nell'autorizzazione nominativa a lui rilasciata;
LPC	Controllo di addestramento finalizzato al mantenimento dell'abilitazione.
MCC	Addestramento alle operazioni integrate e coordinate su velivolo o elicottero pluripilota;
MEP	Velivolo plurimotore alternativo
MP	Pluripilota
OPC	Controllo di addestramento finalizzato alla verifica delle capacità di operare in accordo ai requisiti richiesti da un Operatore aeronautico titolare di AOC
PIC	Pilota responsabile della condotta del volo
proficiency check	Controllo di addestramento/ professionalità.
rating	Abilitazione;
RF	OR – Organizzazione Registrata;

renewal	Ripristino di un'abilitazione che avviene oltre la data di scadenza della sua validità;
revalidation	Rinnovo di un'abilitazione entro la data di scadenza della sua validità;
SEP	Velivolo monomotore alternativo
SET	Velivolo monomotore a turbina
SFE	esaminatore autorizzato dall'ENAC ad effettuare tale attività su simulatore di volo od addestratore nei limiti di quanto riportato nell'autorizzazione nominativa a lui rilasciata;
SP	Pilota singolo
Skill test	Esame di capacità per il conseguimento di Licenza o abilitazione.
TMG	Motoaliante certificato secondo JAR 22;
TR	Abilitazione a pilotare un velivolo certificato per tipo o un elicottero;
TRE	Esaminatore su velivolo certificato per tipo o elicottero, autorizzato dall'ENAC ad effettuare tale attività nei limiti di quanto riportato nell'autorizzazione nominativa a lui rilasciata;
TRTO	Organizzazione di addestramento specializzata nell'istruzione per il conseguimento di abilitazioni al pilotaggio di velivoli od elicotteri.

5. VALIDITA' DELLE ABILITAZIONI

Hanno una validità di 12 mesi:

- ▶ Le abilitazioni a pilotare velivoli certificati per tipo (TR);
- ▶ Le abilitazioni a pilotare elicotteri (TR) ;
- ▶ Le abilitazioni a pilotare velivoli plurimotori certificati per classe (MEP);
- ▶ Le abilitazioni al volo strumentale (IR).

Hanno una validità di 24 mesi:

- ▶ Le abilitazioni a pilotare velivoli monomotore alternativo (SEP) o a turbina (SET) certificati per classe;
- ▶ Le abilitazioni a pilotare motoalianti (TMG)

Il Tipo o la Classe di appartenenza dei velivoli o degli elicotteri sono riportati nelle JAR FCL 1.215; 1.220; 2.215 e nelle associate “administrative procedures”.

6. RINNOVO DELLA VALIDITÀ (REVALIDATION) DELLE ABILITAZIONI A PILOTARE:

- Velivoli certificati per tipo (mono o plurimotore) (TR);
- Velivoli certificati per classe plurimotore (MEP);
- Velivoli certificati per classe monomotore a turbina (SET);
- Elicotteri (TR)

Il rinnovo avviene mediante l'effettuazione di un controllo da parte di un esaminatore (TRE/SFE/CRE/FE/IRE a seconda dei casi) e in aggiunta:

- per velivoli certificati per tipo (TR), o per classe plurimotore, il pilota deve aver effettuato, nei dodici mesi precedenti il rinnovo, almeno dieci tratte da PIC sul velivolo (oppure una sotto il controllo dell'esaminatore);
- per elicotteri, aver effettuato da PIC nei dodici mesi precedenti almeno 2 ore di volo sul tipo di elicottero.

Nota: si consulti l'appendice alla JAR FCL 1.215 in relazione alla necessità di effettuare addestramenti per differenze anche all'interno della classe MEP se si intende passare da varianti di velivolo ad altre.

Per ottenere il rinnovo:

Il pilota deve sottoporsi ad un controllo di addestramento (Licence proficiency check “LPC”) in accordo ai requisiti JAR FCL 1.245 – 2.245, con un esaminatore autorizzato, su di un simulatore di volo certificato in accordo al regolamento JAR STD o a seconda dei casi, su di un velivolo o un elicottero (se il simulatore non è disponibile), di cui intende rinnovare l'abilitazione, nei tre mesi antecedenti la data di scadenza.

Nota:1 I piloti impiegati presso Operatori titolari di COA (Certificato Operatore Aereo) devono sostenere ogni sei mesi anche un controllo di professionalità (Operator Proficiency Check “OPC”, secondo la normativa JAR-OPS), con un Esaminatore dell'Operatore il quale al termine del controllo annota solo sul libretto dei voli del pilota l'esito, sia esso positivo che negativo, nel seguente modo: “OPC satisfactory (oppure “unsatisfactory”) data – nome - numero autorizzazione esaminatore - firma. LPC e OPC possono essere combinati insieme.

Nota:2 Per elicotteri monomotore a pistoni elencati nell'Appendice 1 alla JAR FCL 2.245(b) (3), (Bell 47, BrantleyB2, HU 269, ENF 28, UH12, HU269), è sufficiente un proficiency check effettuato come previsto dalla JAR FCL 2.245 (b) (1) su uno dei tipi di cui si possiede l'abilitazione, purché il pilota abbia effettuato almeno 2 ore di volo come PIC sugli altri tipi di cui intende rinnovare l'abilitazione, durante il periodo di validità di tali abilitazioni e purché esse non siano scadute.

L'Esaminatore, dopo aver sottoposto il pilota al Licence Proficiency Check e aver verificato che sussistano tutte le condizioni previste nel regolamento JAR FCL 1.245 – 2.245, deve:

- a) Annotare l'esito del controllo sul Libretto dei voli del pilota con la dizione "LPC satisfactory" oppure "unsatisfactory" data - nome - numero autorizzazione esaminatore - firma;
- b) compilare i moduli ENAC/FCL- 102, 104, 202, 204 e ENAC/FCL- 102V, 104V,202V, 204V, sia in caso di esito positivo che negativo, secondo quanto riportato nella Appendice 2 alla JAR-FCL 1.240 & 1.295; 2.240 & 2.295;
- c) Riportare con penna nera indelebile l'esito del controllo sulla Licenza del pilota solo se positivo.

L'originale del modello ENAC/FCL-102V, 104V, 202V, 204V, deve essere trasmesso senza ritardi, a cura dell'esaminatore, alla D.A. nel cui territorio ha sede l'organizzazione di addestramento per consentire il controllo e l'aggiornamento del data base informatico dell'ENAC.

L'originale del modulo ENAC/FCL-102, 104,202, 204 e la copia del modulo ENAC/FCL-102V, 104V, 202V, 204V a seconda dei casi, devono essere conservati dall'esaminatore o presso l'archivio dell'Operatore o TRTO/FTO, qualora il rinnovo avvenga all'interno di una di queste strutture. La compilazione, guidata dalle note riportate in calce ai moduli, non comporta particolari difficoltà.

Nota : Il modulo ENAC/FCL-102V, 104V, 202V, 204V deve essere compilato nelle seguenti sezioni:

- Sezione - General, con i dati personali del pilota che sostiene il proficiency check (la firma del candidato è essenziale).
- Sezione 1 - Theoretical, non ne è prevista la compilazione.
- Sezione 2 - Simulator, da compilare se il controllo di professionalità avviene al simulatore di volo;
- Sezione 3 - Flight training, da compilare in alternativa alla sezione 2, se il controllo avviene in volo (la voce riferita al tipo di velivolo deve essere sempre completata);
- *Sezione 4 - Skill test/proficiency check, si devono riportare sinteticamente gli esiti delle varie parti già compilate nel modulo ENAC/FCL-102, 104, 202, 204;*
- *Sezione 5 - Remarks, deve essere annotato se il candidato ha effettuato più di 9 tratte, oppure se ha effettuato una tratta sotto il controllo dell'esaminatore con le rispettive diciture: "Il Pilota ha effettuato più di 9 tratte" oppure "il Pilota ha effettuato una tratta sotto il mio controllo" oppure, nel caso di elicottero " il pilota ha effettuato più di due ore di volo sul tipo ecc".*

A seconda del tipo di licenza posseduta dal pilota si potranno avere tre diverse situazioni:

A) Licenza JAR: retro della licenza, parte destra.

Abilitazioni Si annota l'abilitazione (es. Boeing 757/767). Se sono rinnovate più abilitazioni si compilano più righe, una per ogni abilitazione.

Nota: Poiché con il proficiency check eseguito per la revalidation di una abilitazione su di un velivolo certificato per tipo si rinnova anche l'abilitazione IR per lo stesso tipo di velivolo si annota anche la sigla "IR".

Data della prova Si annota la data d'effettuazione del controllo.

Valida fino a Si annota la data della precedente scadenza + un anno, purché la revalidation avvenga prima della scadenza (massimo anticipo tre

mesi); se l'anticipo della prova é superiore a tre mesi si annota la data di effettuazione della prova + un anno.
Se la scadenza è stata superata, fare riferimento al paragrafo "ripristino", della presente circolare.

N° aut. Esaminatore Si annota il numero di autorizzazione dell'esaminatore.

Firma esaminatore L'esaminatore appone la propria firma.

B) Licenza ICAO: retro della licenza in basso, sia a destra che a sinistra.

Abilitazioni vedi licenza JAR

Data della prova vedi licenza JAR

Valida fino a vedi licenza JAR

N° autorizz Esaminatore vedi licenza JAR

Firma esaminatore vedi licenza JAR

C) Licenza nazionale vecchio formato: pagine intestate "rinnovazioni periodiche"

Visita medica Si sbarra la dicitura "visita medica" sostituendola con - Abilitazioni-, (per la compilazione vedi situazione A - licenza JAR).

Rinnovazione Si annota come - Data della prova - (vedi licenza JAR).

Scadenza brevetto Si annota come - Valida fino a - (vedi licenza JAR).

Firma e timbro Si annota il cognome ed il numero di autorizzazione TRE e la firma dell'esaminatore.

Esempio: l'esaminatore TRE Com.te Rossi in servizio presso Alitalia ha effettuato un controllo su velivolo B767 il 22 luglio 2005. L'annotazione sulla Licenza del pilota esaminato sarà

IR B757/767	22/07/2005	22/07/2006	AZ TRE 133	Rossi
-------------	------------	------------	------------	-------

che sul sistema informatico, qualora il modello 202 fosse inoltrato alla D.A. di Fiumicino, corrisponderà alla seguente trascrizione :

IR B757/767	22/07/2005	22/07/2006	AZ TRE 133	FCO
-------------	------------	------------	------------	-----

7. RINNOVO DELLA VALIDITÀ (REVALIDATION) DELLE ABILITAZIONI A PILOTARE:

- Velivoli monomotore alternativo certificati per classe (SEP);
- Motoalianti (TMG).

Il rinnovo avviene con le seguenti modalità:

- a) nei 12 mesi precedenti la scadenza dell'abilitazione effettuare:
- almeno 11 h. (fra cui almeno 6 ore come PIC) su di un velivolo certificato per classe (mono o pluri motore) o su di un motoalante ;
 - 12 atterraggi e decolli;
 - effettuare un volo di addestramento di almeno 1h. con un istruttore di volo (FI) .

Nota¹: Questo ultimo requisito può essere sostituito da un qualunque proficiency check o skill test effettuato su di un velivolo certificato per classe o su motoalante, sostenuto dal pilota nei 12 mesi precedenti la scadenza dell'abilitazione.

Oppure in alternativa:

- b) Effettuare nei tre mesi precedenti alla scadenza un proficiency check con un esaminatore autorizzato (FE/CRE) su un velivolo monomotore alternativo o su motoalante.

L'istruttore o l'esaminatore, dopo aver effettuato il volo con il pilota, sul libretto dei voli di quest'ultimo (e non sulla Licenza), nella colonna annotazioni, in corrispondenza del rigo relativo al volo, annota l'esito utilizzando la seguente dicitura:

“Training flight” oppure “Proficiency check” – SEP (land o sea a seconda del caso più le eventuali varianti rispetto alla classe di base), satisfactory (unsatisfactory), il nome, il numero della sua autorizzazione (XXXX), (o il numero della sua Licenza se non gli è stato rilasciato il numero d'autorizzazione), il “gg.mm.aaaa e la sua *firma*” quindi se è stato effettuato un proficiency check compila i moduli ENAC/FCL 104, 104V e indirizza il pilota all'Ufficio Licenze della D.A. con i documenti in originale, per trascrivere il rinnovo ed aggiornare il data base.

Il Funzionario dell'Ufficio licenze della D.A., presa visione dell'esito del volo riportato sul Libretto dei voli e, qualora previsto, sui moduli JAR/ FCL 104 e JAR/FCL 104V, se positivo, archivia la fotocopia del libretto dei voli del pilota e i moduli originali (copia dei moduli 104 e 104V devono essere conservati presso l'organizzazione d'addestramento presso cui è stato effettuato il rinnovo) e annota a penna sulla licenza JAR, ICAO o vecchio formato del pilota, gli estremi della revalidation nel seguente modo:

Esempio di rinnovo dell'abilitazione per velivolo terrestre monomotore alternativo (SEP), effettuato il 22 luglio 2005, valido fino al 22 luglio 2007, l'esaminatore (o l'istruttore) che ha effettuato il volo di verifica, ha l'autorizzazione XXXX (o la Licenza numero.....) ed il funzionario della DA di Milano Malpensa attesta di aver preso visione del libretto dei voli del pilota con l'annotazione di revalidation e di aver ricevuto i moduli ENAC FCL 104 e 104V.

SEP land	22/07/2005	22/07/2007	XXXX(numero autor)	<i>Firma funz.- MXP</i>
----------	------------	------------	--------------------	-------------------------

che sul sistema informatico sarà riportata con la seguente dicitura:

SEP land	22/07/2005	22/07/2007	XXXX(numero autor)	MXP
----------	------------	------------	--------------------	-----

Nota: Il titolare di abilitazione al pilotaggio di velivoli certificati per classe con più varianti, può rinnovare la sua abilitazione con un solo proficiency check sostenuto sulla variante più complessa del velivolo (Appendice 1 JAR FCL 1.215)

8. RINNOVO DELLA VALIDITA' (REVALIDATION) DELLA ABILITAZIONE A PILOTARE VELIVOLI O ELICOTTERI SECONDO LE REGOLE DEL VOLO STRUMENTALE (IR).

- Velivoli certificati per tipo:

Il rinnovo dell'abilitazione IR per velivoli certificati per tipo, si effettua, salvo rare eccezioni, sempre contestualmente al superamento del controllo per il rinnovo dell'abilitazione a pilotare il tipo di velivolo. Si veda il paragrafo 6 della presente circolare sia per l'effettuazione del proficiency check che per la sua annotazione.

- Velivoli certificati per classe:

Il pilota nei tre mesi antecedenti la scadenza della abilitazione IR deve sostenere con un esaminatore autorizzato CRE/IRE un controllo di addestramento/professionalità su simulatore di volo o su FNPT II o sul velivolo di cui intende rinnovare l'abilitazione a pilotarlo secondo le regole del volo strumentale.

L'esaminatore sottopone il Pilota a controllo, compila il modulo ENAC/ FCL 103 e 103V annotandone l'esito sul libretto dei voli del pilota: "IR – SE SP oppure IR – ME SP Proficiency check " satisfactory " (unsatisfactory), il suo nome, il numero di autorizzazione, quindi la sua *firma* , trattiene l'originale del modulo ENAC/ FCL 103 e la copia del modulo ENAC/FCL 103V e indirizza il pilota all'Ufficio Licenze della D.A. dove deve essere consegnato il modulo ENAC/ FCL 103V in originale.

Il Funzionario dell'Ufficio licenze della DA, presa visione dell'esito del controllo, qualora esso sia stato positivo, annota a penna sulla licenza del pilota gli estremi della revalidation come descritto nelle pagine precedenti.

Esempio: rinnovo dell'abilitazione a pilotare secondo le regole del volo strumentale (IR) velivolo plurimotore certificato per classe, pilota singolo, effettuato il 22 luglio 2005, valido fino al 22 luglio 2006, il numero dell'autorizzazione dell'esaminatore che ha effettuato il proficiency check, è XXXX, rinnovo effettuato presso la D.A di Milano Malpensa dal funzionario che firma."

IR (ME) (SP)	22/07/2005	22/07/2006	XXXX(numero autor)	<i>Firma funz.- MXP</i>
--------------	------------	------------	--------------------	-------------------------

che sul sistema informatico, qualora il pilota si sia rivolto alla D.A. di Malpensa sarà:

IR (ME) (SP)	22/07/2005	22/07/2006	XXXX	MXP
--------------	------------	------------	------	-----

Nota 1: il rinnovo dell'abilitazione (IR) per velivolo **plurimotore** (ME) per pilota singolo (SP), soddisfa anche i requisiti per il rinnovo dell'eventuale abilitazione (IR) per velivolo **monomotore** (SE) per pilota singolo (SP) posseduta dal pilota;

Nota 2: Il titolare di più abilitazioni IR, su velivoli certificati per tipo o classe con equipaggio singolo (SP), può rinnovare la sua abilitazione al volo strumentale con un solo proficiency check sostenuto sul velivolo più complesso.

Nota 3: Se l'IR comprende anche un velivolo plurimotore (ME) il proficiency check deve essere effettuato su di un velivolo plurimotore.

Nota 4: Il proficiency check per il rinnovo dell'IR può essere associato ad altri controlli, purché il programma previsto sia svolto per intero.

- Elicotteri

Gli elicotteri sono tutti certificati per tipo e a differenza delle abilitazioni per tipo di velivolo, il rinnovo (revalidation) dell'abilitazione a pilotare un tipo di elicottero non comporta automaticamente anche il rinnovo dell'abilitazione IR.

Il rinnovo può essere effettuato sia durante il proficiency check di rinnovo dell'abilitazione oppure con un proficiency check apposito :

Il pilota deve sostenere con un esaminatore autorizzato in accordo ai requisiti JAR FCL un controllo di addestramento/professionalità (Licence proficiency check "LPC") su ciascun tipo di elicottero (o simulatore se disponibile) di cui intende rinnovare l'abilitazione, nei tre mesi anteriori alla data di scadenza.

L'esaminatore sottopone il Pilota a controllo IR annotandone l'esito sul libretto dei voli del pilota "IR A 109 Proficiency check , satisfactory (unsatisfactory), il suo nome (es. Rossi), il numero della sua autorizzazione, gg.mm.aaaa, quindi la sua *firma*," compila i moduli ENAC/FCL-202, 203, 204 e ENAC/FCL-202V, 203V, 204V secondo quanto riportato nell'Appendice 1 alla JAR FCL 2.240 & 2.295.

L'originale del modello ENAC/FCL-202, 203, 204 e la copia del modulo ENAC/FCL-202V, 203V, 204V devono essere conservati dall'esaminatore o presso l'archivio dell'Operatore o TRTO/FTO, qualora il controllo avvenga all'interno di una di queste organizzazioni.

L'originale del modello ENAC/FCL-202V o 203V, 204V, deve essere trasmesso alla D.A. nel cui territorio ha sede l'Operatore o il TRTO/FTO.

L'esaminatore (TRE) inoltre riporta a penna (inchiostro biro indelebile nero) sulla licenza del pilota l'annotazione del superamento del proficiency check.

Esempio: l'esaminatore TRE Com.te Rossi in servizio presso la Elisky ha effettuato un controllo IR su elicottero A 109 il 22 luglio del 2005. L'annotazione sulla Licenza del pilota sarà:

IR A 109	22/07/2005	22/07/2006	EL 01	Rossi
----------	------------	------------	-------	-------

che sul sistema informatico, qualora il modello 203V sia stato inoltrato alla D.A. di Bologna, corrisponderà a:

IR A 109	22/07/2005	22/07/2006	EL 01	BLQ
----------	------------	------------	-------	-----

9. RIPRISTINO DELLA VALIDITA' (RENEWAL) DI ABILITAZIONI:

- A pilotare velivoli certificati per tipo.
- A pilotare velivoli mono / plurimotore certificati per classe.
- A pilotare velivoli monomotore a turbina certificati per classe.
- A pilotare elicotteri.
- A pilotare velivoli o elicotteri secondo le regole del volo strumentale.

Si possono presentare due casi:

- ▶ Renewal effettuato entro il 30° giorno da quello in cui l'abilitazione é scaduta:

Il ripristino della validità dell'abilitazione é effettuato da un esaminatore autorizzato dall'ENAC (TRE/SFE/CRE/FE/IRE a seconda dei casi) mediante controllo di competenza (proficiency check) svolto presso una organizzazione d'addestramento FTO o TRTO o presso un Operatore (per i piloti impiegati da un operatore in possesso di COA).

Lo HT o il Training Post Holder stabiliscono l' eventuale addestramento se ritenuto necessario.

Nota: le modalità di annotazione del ripristino delle abilitazioni sono le stesse utilizzate per il rinnovo e riportate ai paragrafi 6, 7, 8,9 della presente circolare.

- ▶ Renewal effettuato oltre il 30° giorno da quello in cui l'abilitazione é scaduta:

Il pilota prima di sostenere un controllo di competenza con un esaminatore autorizzato dall'ENAC (TRE/SFE/CRE/FE/IRE a seconda dei casi) presso un FTO o TRTO, deve effettuare in una di queste strutture un addestramento di ripresa (refresher training) stabilito dal capo dell'addestramento HT e riportato sul manuale dell' addestramento.

Qualora il programma di addestramento, per la situazione specifica non sia riportato sul manuale di addestramento o subisca una variazione rispetto a quanto già approvato, deve essere sottoposto alla preventiva approvazione dell'ENAC, Direzione Licenze del Personale.

Nota 1: l'annotazione del ripristino della validità dell'abilitazione sulla licenza viene effettuato presso la D.A. in cui ha sede il TRTO o FTO presentando i moduli ENAC/FCL 102, 103, 104, 202, 203, 204 in originale e le copie dei moduli JAR/FCL 102V, 103V, 104V, 202V,203V, 204V a seconda dei casi.

Nota 2: le abilitazioni scadute da più di cinque anni devono essere conseguite nuovamente, ad eccezione dello IR che deve essere conseguito nuovamente (compreso l'esame teorico) se è scaduto da più di sette anni.

Nota 3: qualora l'abilitazione sottoposta a renewal compaia fra quelle " not current", è necessario ristampare la licenza annotando l'abilitazione ripristinata come fosse un nuovo conseguimento, cancellandola da quelle "not current".

10. RINNOVO (REVALIDATION) O RIPRISTINO (RENEWAL) DI ABILITAZIONI AL PILOTAGGIO EFFETTUATE ALL'ESTERO CON ESAMINATORE JAA AUTORIZZATO.

Qualora il pilota che si trova all'estero desideri effettuare il rinnovo (revalidation) o il ripristino (renewal) di una abilitazione al pilotaggio di velivolo o di elicottero, deve avvalersi di un esaminatore JAA autorizzato.

In caso di renewal deve seguire un programma di ripresa addestrativa presso un FTO o TRTO certificato in accordo ai regolamenti JAR FCL, impiegando un aeromobile o simulatore. Se viene utilizzato un simulatore di volo esso deve essere certificato in accordo al regolamento JAR STD.

La revalidation od il renewal saranno effettuati con l'avvertenza di applicare le procedure descritte ai paragrafi 6, 7, 8, 9 che consentono all'esaminatore stesso o all'ENAC, secondo i casi, di annotarli sulla Licenza del Pilota.

► per la revalidation è sufficiente inviare l'originale del modello ENAC/FCL 102V, 103V, 104V, 202V, 203V, 204V, a seconda dei casi, copia dell'autorizzazione dell'esaminatore e copia della Licenza dopo che vi è stato annotato il rinnovo, alla struttura centrale o periferica dell'ENAC che ha emesso la licenza con posta raccomandata/registrata.

La struttura ENAC provvede all'aggiornamento del data base informatico.

► per il renewal dovrà essere inviata alla Direzione Licenze del Personale dell'ENAC:

- 1) copia della certificazione JAR dello FTO/TRTO presso cui è stato svolto l'addestramento di ripresa;
- 2) programma di renewal effettuato;
- 3) certificazione del simulatore di volo utilizzato;
- 4) autorizzazione dell'esaminatore;
- 5) originale del proficiency check;
- 6) la Licenza dell'interessato in originale.

La Direzione TLP dell'ENAC provvede all'aggiornamento del data base, alle annotazioni sulla Licenza ed alla restituzione di questa all'interessato.

Nota: in tutti i casi in cui è previsto l'invio della Licenza all'ENAC per consentire annotazioni o riedizioni, la Licenza sarà restituita al mittente solo se lo stesso provvederà ad inviarla con risposta pagata (es. pre paid DHL shipping; UPS return shipping, o altri servizi equivalenti).

11. RINNOVO (REVALIDATION) O RIPRISTINO (RENEWAL) DI ABILITAZIONI AL PILOTAGGIO EFFETTUATE ALL'ESTERO SENZA L'INTERVENTO DI ESAMINATORE JAA AUTORIZZATO.

Qualora il pilota che si trova all'estero non sia in grado di avvalersi di un esaminatore JAA autorizzato per effettuare la revalidation delle sue abilitazioni, potrà utilizzare la seguente procedura:

- a) Ottenere dall' Autorità dell'aviazione civile del Paese ove intende volare l'emissione o di una Licenza o di un documento equivalente come ad esempio TAC: Temporary Airman Certificate ecc. (i regolamenti nazionali sotto questo aspetto sono molto variabili);
- b) Seguire le regole del Paese emittente per rinnovare nel tempo tale documento (Licenza Estera, TAC o altro).

Al rientro in Italia:

► Recarsi presso una Direzione Aeroportuale, presentando:

- La Licenza in corso di validità amministrativa (validità quinquennale);
- la documentazione relativa al proficiency check di revalidation effettuato secondo la

normativa JAR FCL;

- La Licenza estera o il Temporary Airman Certificate o autorizzazione corrispondente (non vi devono essere interruzioni fra i rinnovi effettuati sulla documentazione estera e quelli precedenti sulla Licenza);
- Il Libretto dei voli con su riportata l'attività oppure una lettera della Società di trasporto aereo che ha impiegato il pilota, autenticati dall'Ufficio Consolare Italiano competente che attesti l'attività di volo svolta all'estero dal pilota;
- La certificazione di visita medica che attesta l'idoneità.

La Direzione Aeroportuale provvede a trascrivere la nuova data di scadenza dell'abilitazione (un anno dalla data d'effettuazione del proficiency check) ed aggiornare il data base informatico.

Si tenga presente che non é possibile attuare questa procedura tramite il servizio postale. La documentazione deve essere presentata all'ENAC in originale.

12. RINNOVO (REVALIDATION) O RIPRISTINO (RENEWAL) DI ABILITAZIONI AL PILOTAGGIO DI PERSONALE MILITARE O APPARTENENTE AL CORPO FORESTALE DELLO STATO ALLE FORZE DI POLIZIA O AI VIGILI DEL FUOCO.

La normativa JAR deve essere applicata anche al personale appartenente alle Forze Armate, al Corpo Forestale dello Stato, ai Corpi di Polizia ed ai Vigili del Fuoco in possesso di Licenza civile di pilotaggio rilasciata secondo i requisiti ICAO o JAR .

Le abilitazioni al pilotaggio (IR compreso) possono essere rinnovate o ripristinate in conformità a quanto illustrato ai paragrafi 6 ,7,8, 9,10 della presente circolare.

Si precisa inoltre che :

- a) le abilitazioni rinnovabili sono quelle che si riferiscono a velivoli od elicotteri di cui esiste anche una versione che ha ottenuto una Certificazione civile. (In casi dubbi contattare l'ENAC Direzione Licenze del Personale);
- b) gli esaminatori devono essere autorizzati dall'ENAC;
- c) è accettabile per il rinnovo dell'abilitazione a pilotare velivoli certificati per classe monomotore alternativo (SEP), l'attestazione rilasciata dai Comandi di appartenenza, dell'attività di volo superiore ad 11 ore (di cui almeno 6 come PIC), effettuata negli ultimi dodici mesi, con velivoli militari. Il susseguente volo con un istruttore deve essere effettuato presso una struttura d'addestramento civile con istruttore civile (si veda il paragrafo 7).

13. MODULISTICA

La modulistica citata nella presente Circolare e la cui applicabilità è riportata in allegato, è disponibile nella sezione “Licenze del Personale di Volo” del sito dell’ENAC www.enac-italia.it

14. ESAURIMENTO DEGLI SPAZI PER LE ANNOTAZIONI

Se l’esaminatore verifica che gli spazi sulla licenza da vidimare sono esauriti, non effettua alcuna annotazione ma indirizza il pilota alla D.A. che riedita la licenza esaurita.

Se si tratta di una Licenza “vecchio formato”, la D.A. la annulla emettendo in sostituzione una Licenza nazionale ICAO.

La licenza emessa senza oneri per l’utente, ha scadenza uguale a quella sostituita che è annullata. Se la Licenza emessa sostituisce una di vecchio formato questa dopo essere stata annullata è restituita all’utente che la deve conservare almeno per un anno.

15. TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

I dati personali forniti all’ENAC per consentire il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni trascritte sulle Licenze sono trattati in conformità al D. Lgs.30/06/2003 n.196, essi sono raccolti e utilizzati esclusivamente per le finalità istituzionali di gestione delle procedure o in forma anonima, a fini statistici per la sicurezza del volo.

16. ULTERIORI INFORMAZIONI

La trascrizione delle “revalidation” e dei “renewal”, viene effettuata senza oneri per l’utenza.

Compatibilmente con le esigenze organizzative delle singole D.A., negli orari di apertura al pubblico, il servizio relativo all’annotazione delle abilitazioni è prestato senza ritardi.

Il Direttore Generale
Com.te Sivano Manera

Allegati: modulistica.

MODULISTICA

	Verbali	Check list
TR (A) MPA SPA CR (A) SPA	102V 104V 104V	102 104 104
TR (H) MPH SPH	202V 204V	202 204
IR TR CR (A) IR (A)	102V 104V 103V	102 104 103
IR(H) MPH SPH IR (H)	202V 204V 203V	202 204 203