| ***Descrizione requisito*** | **Rife: OPS** | **Rife: OM** | **OK** | **FDG** | **NA** | ***Note*** |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Training PH** |  |  |  |  |  |  | |
| 1. È disponibile la politica aziendale di controllo relativa ai requisiti che l’impresa deve soddisfare in materia di addestramento, esperienza e qualificazione dell’equipaggio di volo, includendo gli standard dei controlli periodici di competenza previsti dalla normativa e desiderati dalla compagnia?    1. Ground course: Corso teorico a terra;    2. Conversion course: Corso di conversione    3. Verifica di professionalità dell’operatore (OPC);    4. Verifica di professionalita’ di linea) | ORO.FC.130(b)  AMC1 ORO.FC.130  ORO.FC.220 |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che i controlli di competenza dovranno includere l'addestramento sulla posizione e sull'uso di tutte le attrezzature di emergenza e di sicurezza presenti a bordo dell'aereo? | ORO.FC.130(a) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che tutto l'addestramento, i controlli di professionalita’ e le valutazioni richiesti dovranno essere condotti in conformità ai programmi di addestramento e ai syllabi stabiliti dall'impresa nell’OM Parte D? | ORO.FC.145(a) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che, nel definire i programmi di addestramento e i syllabi, l'impresa dovrà includere gli elementi pertinenti previsti nella parte obbligatoria dei dati di idoneità operativa (OSD), stabiliti in conformità al Regolamento (UE) n. 748/2012? | ORO.FC.145(b) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che, nel caso di operazioni CAT, i programmi di addestramento e verifica, inclusi i syllabi e l'uso dei mezzi per erogare il programma, come i dispositivi individuali di simulazione di volo (FSTD) e altre soluzioni di addestramento, dovranno essere approvati dall'autorità competente? | ORO.FC.145(c) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato definito che il dispositivo di simulazione di volo (FSTD) utilizzato per soddisfare i requisiti di formazione e verifica della professionalita’ debba essere qualificato in conformità al Regolamento (UE) n. 1178/2011 e debba replicare, per quanto praticabile, l’aeromobile utilizzato dall’operatore? Inoltre, che le differenze tra l’FSTD e l’aeromobile dell’impresa dovranno essere descritte e affrontate mediante un briefing o un addestramento, a seconda dei casi. | ORO.FC.145(d) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che l’impresa debba istituire un sistema per monitorare adeguatamente le modifiche apportate all’FSTD e per garantire che tali modifiche non compromettano l’adeguatezza dei programmi di addestramento e di controllo? | ORO.FC.145(e) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che l’impresa monitora la validità di ogni addestramento ricorrente e dei relativi controlli? | ORO.FC.145(f) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che i periodi di validità richiesti per la formazione e il controllo di professionalita’ vengono calcolati a partire dalla fine del mese in cui l’esperienza recente, l’addestramento o il controllo sono stati completati? | ORO.FC.145(g) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che, nello sviluppare i programmi di addestramento e i syllabi, l’impresa include gli elementi non obbligatori (raccomandazioni) relativi al tipo specifico di aeromobile, previsti nei dati di idoneità operativa (OSD) stabiliti in conformità al Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione? | AMC1 ORO.FC.145(b) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che l’impresa classifichi eventuali differenze tra l’aeromobile e il simulatore di volo completo (FFS) in base ai capitoli dell’Air Transport Association (ATA)? | AMC1 ORO.FC.145(d) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che, prima che l’operatore estragga i dati da un FSTD che possono essere collegati a un pilota, debba sviluppare una politica di accesso e sicurezza dei dati? | AMC2 ORO.FC.145(d)(a) |  |  |  |  |  | |
| 1. Sono state incluse le definizioni di "disponibilità" e "accessibilità" dell’FSTD?   (1) "FSTD disponibile" si riferisce a qualsiasi dispositivo di simulazione di volo (FSTD) che sia libero per l’uso da parte dell’operatore dell’FSTD o dei clienti, indipendentemente da considerazioni di tempo.  (2) "Accessibile" si riferisce a un dispositivo che può essere utilizzato dall’operatore per condurre addestramenti o controlli di professionalita’, e dalla persona designata che conduce l’addestramento o il controllo. | AMC2 ORO.FC.145(d)(b) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che il periodo di validità della valutazione ricorrente, dell’addestramento e dei controlli di professionalita’:   a) Quando l’esperienza recente, l’addestramento o il controllo vengono completati negli ultimi 3 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità dovrebbe essere calcolato a partire dalla data di scadenza originale.  b) Quando l’esperienza recente, l’addestramento o il controllo di professionalita’ vengono completati prima degli ultimi 3 mesi del periodo di validità, il nuovo periodo di validità dovrebbe essere calcolato dalla fine del mese in cui l’esperienza recente, l’addestramento o il controllo sono stati completati, e non dalla data di scadenza originale.  c) Nonostante quanto indicato al punto (a), la rivalidazione delle qualifiche di istruttore CRM e istruttore EBT dovrebbe seguire le disposizioni di AMC2 ORO.FC.146 e AMC2 ORO.FC.146(c). | AMC1 ORO.FC.145(g) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che tutto l’addestramento, i controlli di professionalita’ e le valutazioni richiesti a norma di legge vengono essere condotti da personale adeguatamente qualificato? | ORO.FC.146 (a) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che, nel caso di addestramento, controlli di professionalita’ e valutazioni di volo e di simulazione di volo, il personale che fornisce l’addestramento e conduce i controlli di professionalita’ o le valutazioni debba essere qualificato in conformità all’Allegato I (Parte FCL) del Regolamento (UE) n. 1178/2011? Inoltre, il personale che fornisce addestramento e conduce controlli di professionalita’ per operazioni specializzate (parte SPO) debba essere adeguatamente qualificato per l’operazione specifica in questione? | ORO.FC.146 (b) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che la valutazione di competenza in linea possa essere condotta anche da un comandante adeguatamente qualificato, nominato dall’impresa, che sia standardizzato nei concetti EBT e nella valutazione delle competenze (valutatore di linea)? | ORO.FC.146 (d) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che l’addestramento su aeromobile/FSTD e il controllo di competenza dell’operatore possano essere condotti da un comandante adeguatamente qualificato, in possesso di un certificato FI/TRI/SFI e nominato dall’operatore, per una delle seguenti operazioni:   1) Operazioni CAT con elicotteri che soddisfano i criteri definiti al punto ORO.FC.005(b)(2);  2) Operazioni CAT con elicotteri diversi da quelli motorizzati complessi, di giorno e su rotte navigate con riferimento a punti di riferimento visivi.  È stato inviato all’autorità competente un elenco delle persone nominate ai sensi di questo punto? | ORO.FC.146 (e) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che il controllo di linea possa essere condotto da un comandante adeguatamente qualificato nominato dall’operatore? È stato inviato all’autorità competente un elenco delle persone nominate ai sensi di questo punto? | ORO.FC.146 (f) |  |  |  |  |  | |
| 1. PERSONALE CHE CONDUCE L’ADDESTRAMENTO E I CONTROLLI — GENERALE   È stato previsto che l’addestramento e i controlli di professionalita’ debbano essere forniti dal seguente personale:  a) Addestramento teorico a terra e di aggiornamento da parte di personale adeguatamente qualificato e autorizzato dall’impresa;  b) Addestramento e controlli sulle attrezzature di emergenza e sicurezza da parte di personale adeguatamente qualificato e autorizzato, come specificato nel manuale dell’impresa;  (c) CRM:  1) Integrazione degli elementi CRM nelle diverse fasi dell’addestramento da parte di tutto il personale che conduce la formazione, in conformità a AMC1 e AMC2 ORO.FC.115;  2) L’operatore dovrebbe garantire che tutto il personale che conduce tale addestramento sia adeguatamente qualificato per integrare elementi di CRM in questa formazione;  3) Addestramento CRM in aula da parte di almeno un formatore CRM, qualificato come specificato in AMC2 ORO.FC.146, che può essere assistito da esperti per affrontare aree specifiche. | AMC1 ORO.FC.146 |  |  |  |  |  | |
| 1. PERSONALE CHE FORNISCE ADDESTRAMENTO SU AEROMOBILE/FSTD E CONDUCE CONTROLLI DI COMPETENZA DELL’OPERATORE E QUALIFICATO SECONDO L’ALLEGATO I (PARTE FCL) AL REGOLAMENTO (UE) N. 1178/2011 | AMC1 ORO.FC.146(b) |  |  |  |  |  | |
| 1. E’ stato stabilito che il controllo di competenza dell’operatore da parte di un esaminatore di tipo (TRE), un esaminatore di classe (CRE) o, se il controllo è condotto in un FSTD, un esaminatore di volo sintetico (SFE). Il TRE, CRE o SFE dovrebbe essere formato sui concetti CRM e sulla valutazione delle competenze CRM. | AMC1 ORO.FC.146(b) (b) |  |  |  |  |  | |
| 1. E’ stato stabilito che per l’addestramento su aeromobile/FSTD, il volo di linea sotto supervisione, i controlli di competenza dell’operatore e i controlli di linea, se l’addestramento o il controllo include operazioni multi-pilota su elicotteri, oltre ai punti (a) e (b), il personale che conduce l’addestramento o il controllo dovrebbe avere 350 ore di esperienza di volo in operazioni multi-pilota? | AMC1 ORO.FC.146(b) (c) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che, nel caso di operazioni CAT con elicotteri, le 350 ore di esperienza di volo in operazioni multi-pilota definite al punto (c) possano essere ridotte su base individuale, come parte dell’approvazione dei programmi di addestramento e controllo? L’impresa può richiedere una riduzione dell’esperienza di volo sulla base della indisponibilità di piloti esperti sia in operazioni multi-pilota che nei loro tipi di operazioni. Un certificato FI/TRI/SFI e un addestramento MCC su elicotteri dovrebbero essere un prerequisito per qualsiasi riduzione dell’esperienza di volo in operazioni multi-pilota. Inoltre, l’impresa dovrebbe definire misure di mitigazione dopo aver effettuato una valutazione del rischio.   Dovrebbero essere presi in considerazione i seguenti aspetti:  1) criteri di esperienza di volo in operazioni monopilota nei tipi di operazioni;  2) eventuali altri criteri di addestramento, controllo, esperienza recente ed esperienza;  3) solidità e maturità delle SOP multi-pilota. | AMC1 ORO.FC.146(b) (d) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito chi può effettuare i controlli di professionalità, sia in conformità alla normativa che secondo gli standard interni dell’impresa? | ORO.FC.145 |  |  |  |  |  | |
| 1. Qualora venga utilizzato personale esterno, e’ stato stabilito il processo di indotrinamento di tale personale autorizzato dall’impresa ad effettuare i controlli di professionalità, sia in conformità alla normativa che secondo gli standard interni dell’impresa? | ORO.FC.145 |  |  |  |  |  | |
| 1. È previsto un programma di controllo per i processi di formazione e integrazione del nuovo personale? Comprende gli aspetti legati alla sicurezza (Safety) e alla conformità (Compliance)? |  |  |  |  |  |  | |
| 1. È previsto un programma di controllo per la designazione a comandante nelle operazioni con equipaggio multiplo? | ORO.FC.105 |  |  |  |  |  | |
| 1. È previsto che nelle operazioni che coinvolgono più di un tipo di aeromobile, per le operazioni CAT, dovranno essere effettuati almeno due controlli di competenza dell'operatore per ciascun tipo di aeromobile all'interno di un ciclo di 3 anni? | ORO.FC.140 |  |  |  |  |  | |
| 1. È previsto che per le operazioni su più di un tipo o variante di elicottero utilizzati per condurre operazioni sufficientemente simili, se i controlli di linea vengono alternati tra tipi o varianti, ogni controllo di linea dovrà riconvalidare il controllo di linea anche per gli altri tipi o varianti di elicottero? | ORO.FC.140(d) |  |  |  |  |  | |
| 1. Sono state chiarite le difinizioni per le operazioni su piu’ di un tipo o variante? | AMC1 ORO.FC.140(a) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stata definita la procedura per i controlli di linea (Line Checks) relativi alle operazioni con elicotteri di più tipi o varianti? | AMC1 ORO.FC.140(d) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato istituito un programma strutturato di addestramento e verifica, completo di syllabi? | AMC1 ORO.FC.145(a) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che il membro dell’equipaggio di volo debba completare:   1) il controllo di competenza dell’operatore e l’addestramento e controllo sulle attrezzature di emergenza e sicurezza prima di iniziare il volo di linea sotto supervisione (LIFUS)? | ORO.FC.220(d)(1) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che l’addestramento di conversione dell’operatore debba includere, nell’ordine seguente:   i) Addestramento teorico a terra e controlli, comprendenti tutti i seguenti elementi:  A) sistemi dell’aeromobile;  B) procedure normali, che includono pianificazione del volo, gestione a terra e operazioni di volo, comprendenti prestazioni, massa e bilanciamento, schemi di carburante, selezione degli alternati e disgelo/anti-ghiaccio a terra;  C) procedure anomale ed emergenze, che includono l’incapacitazione del pilota, se applicabile;  D) una revisione di campioni rilevanti di incidenti/occorrenze per aumentare la consapevolezza delle situazioni che potrebbero essere pertinenti per l’operazione prevista;  ii) addestramento e controllo sulle attrezzature di emergenza e sicurezza (completati prima dell’inizio di qualsiasi addestramento di volo su un aeromobile);  iii) addestramento al volo e controlli (su aeromobile e/o FSTD);  iv) volo di linea sotto supervisione e controllo di linea? | AMC1 ORO.FC.220(a)(1)(i) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto l’addestramento e il controllo sulle attrezzature di emergenza e sicurezza? | AMC1 ORO.FC.220 (c) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che, per gli elicotteri, il controllo di competenza dell’operatore, che fa parte del controllo di conversione dell’operatore, debba includere almeno le seguenti procedure di emergenza/anomale pertinenti all’elicottero e alle operazioni:   i) incendio al motore;  ii) incendio o fumo all’interno dell’elicottero;  iii) funzionamento di emergenza del carrello di atterraggio;  iv) guasto idraulico;  v) guasto elettrico;  vi) malfunzionamenti dei sistemi di controllo del volo e del motore;  vii) recupero da assetti inusuali;  viii) atterraggio con uno o più motori non operativi;  ix) tecniche di autorotazione in condizioni meteorologiche strumentali (IMC);  x) autorotazione verso un’area designata;  xi) incapacitazione del pilota;  xii) guasti e malfunzionamenti del controllo direzionale;  xiii) guasto al motore e, se pertinente, riaccensione;  Per elicotteri plurimotore:  xiv) guasto al motore durante il decollo prima del punto di decisione;  xv) guasto al motore durante il decollo dopo il punto di decisione;  xvi) guasto al motore durante l’atterraggio prima del punto di decisione;  xvii) guasto al motore durante l’atterraggio dopo il punto di decisione.  3) Per i piloti di elicotteri tenuti a effettuare operazioni IFR, il controllo di competenza dovrebbe includere le seguenti ulteriori procedure normali/anomale/emergenziali:  (i) operazione di avvicinamento 3D fino ai minimi;  (ii) riattaccata con strumenti;  (iii) operazione di avvicinamento 2D fino ai minimi;  (iv) se pertinente, almeno una delle operazioni di avvicinamento 3D o 2D dovrebbe essere un’operazione RNP APCH o RNP AR APCH;  (v) nel caso di elicotteri plurimotore, un guasto simulato di un motore da includere in una delle operazioni di avvicinamento 3D o 2D fino ai minimi?  (vi) laddove appropriato al tipo di elicottero, avvicinamento con malfunzionamenti del sistema di controllo di volo/sistema di direzione di volo, guasti agli strumenti di volo e alle apparecchiature di navigazione. | AMC1 ORO.FC.220 (e)(2)(3) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che, per gli elicotteri, l’equipaggio di volo debba essere valutato sulle proprie competenze CRM in conformità alla metodologia descritta in AMC1 ORO.FC.115 e come specificato nel manuale operativo? | AMC1 ORO.FC.220 (e)(4) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che l’uso degli FSTD, la composizione dell’equipaggio di volo e le possibili combinazioni con l’addestramento o con il controllo di competenza della licenza debbano essere definiti come indicato in AMC1 ORO.FC.230? | AMC1 ORO.FC.220 (e)(5) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato stabilito che il volo di linea sotto supervisione (LIFUS):   (1) A seguito del completamento dell’addestramento al volo e dei controlli come parte del corso di conversione dell’operatore, ogni membro dell’equipaggio di volo debba operare un numero minimo di settori e/o ore di volo sotto la supervisione di un membro dell’equipaggio di volo nominato dall’operatore? | AMC1 ORO.FC.220 (f) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che ogni membro dell’equipaggio di volo debba completare l’addestramento ricorrente e i controlli pertinenti al tipo o alla variante, e alle attrezzature associate dell’aeromobile su cui opera? | ORO.FC.230(a) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che il controllo di competenza dell’operatore:   (1) Ogni membro dell’equipaggio di volo debba completare i controlli di competenza dell’operatore come parte del normale complemento di equipaggio?  (2) Quando al membro dell’equipaggio di volo sarà richiesto di operare in IFR, il controllo di competenza dell’operatore dovrà essere condotto senza riferimenti visivi esterni, se appropriato?  (3) Il periodo di validità del controllo di competenza dell’operatore sarà di 6 mesi di calendario. Per le operazioni in VFR diurno con aeroplani di classe di prestazione B, condotte durante stagioni non superiori a 8 mesi consecutivi, un solo controllo di competenza dell’operatore sarà sufficiente. Il controllo di competenza dovrà essere effettuato prima di iniziare le operazioni CAT? | ORO.FC.230(b) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che il controllo di linea:   Ogni membro dell’equipaggio di volo debba completare un controllo di linea sull’aeromobile? Il periodo di validità del controllo di linea sarà di 12 mesi di calendario? | ORO.FC.230(c) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che l’addestramento CRM:   (1) Gli elementi di CRM debbano essere integrati in tutte le fasi appropriate dell’addestramento ricorrente?  (2) Ogni membro dell’equipaggio di volo debba sottoporsi a un addestramento CRM modulare specifico? Tutti i principali argomenti dell’addestramento CRM dovranno essere coperti distribuendo le sessioni di addestramento modulare il più uniformemente possibile su ogni periodo di 3 anni? | ORO.FC.230(e) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che ogni membro dell’equipaggio di volo debba sottoporsi a un addestramento teorico a terra e a un addestramento al volo in un FSTD o su un aeromobile, o una combinazione di addestramento FSTD e su aeromobile, almeno ogni 12 mesi di calendario? | ORO.FC.230(f) |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto un programma (syllabus) di addestramento e controllo ricorrente come da AMC1 ORO.FC.230? | AMC1 ORO.FC.230 |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che i programmi di addestramento:   L’operatore debba garantire che i programmi di addestramento includano il relativo feedback anonimizzato proveniente dal sistema di gestione, compresi i programmi di segnalazione degli eventi e di monitoraggio dei dati di volo? | AMC3 ORO.FC.230 |  |  |  |  |  | |
| 1. Esiste un programma iniziale e annuale per il mantenimento del Type Rating? |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Sono definite le necessità/modalità di approvazione ENAC dei corsi, dei syllabus, ecc.? |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Il Training Department conserva una registrazione relativa alla esecuzione dei seguenti training/tests/checking? |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Recurrent training per tipo di aeromobile + Proficiency check – simulatore c/o F/S (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Sono disponibili i certificati di qualificazione dei Simulatori di Volo su cui gli equipaggi svolgono l’addestramento appropriato? |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Ground and Refresher training (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Type rating e Instrument Rating (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che la qualifica per entrambi i sedili:   (a) I piloti di elicotteri i cui compiti richiedono di operare da entrambi i sedili di pilotaggio debbano completare un addestramento e controlli aggiuntivi per garantire che siano competenti nell’eseguire le relative procedure normali, anomale ed emergenziali da entrambi i sedili? Il periodo di validità di questa qualifica sarà di 12 mesi di calendario?  (b) Gli attuali FI o TRI sul tipo pertinente sono considerati conformi al requisito del punto (a) se hanno svolto un’attività come FI o TRI negli ultimi 6 mesi su quel tipo e sull’elicottero? | ORO.FC.236 |  |  |  |  |  | |
| 1. Either seat qualification : È stato previsto che GENERALE:   a) L’operatore debba condurre un controllo ogni anno o alternare addestramento e controllo ogni anno? L’addestramento e il controllo possono avvenire durante o insieme a un controllo di competenza dell’operatore o a una sessione di addestramento su aeromobile/FSTD?  b) Quando le manovre con un motore spento vengono eseguite su un aeromobile, il guasto al motore dovrebbe essere simulato?  c) I piloti di elicotteri dovrebbero soddisfare uno dei seguenti criteri:  (1) completare i loro controlli di competenza dell’operatore dai sedili di sinistra e destra, in controlli di competenza alternati; oppure  (2) per elicotteri plurimotore, se due controlli di competenza dell’operatore consecutivi vengono condotti dallo stesso sedile, il pilota dovrebbe completare almeno quanto segue dall’altro sedile del pilota:  (i) un’avaria motore durante il decollo;  (ii) un avvicinamento e una riattaccata con un motore non operativo; e  (iii) un atterraggio con un motore non operativo? | AMC1 ORO.FC.236 |  |  |  |  |  | |
| 1. È stato previsto che QUALIFICA PER VOLARE IN ENTRAMBI I SEDILI DEL PILOTA — COMANDANTE NOMINATO CHE CONDUCE CONTROLLI DI LINEA:   Nel caso della rivalidazione di un controllo di linea di un comandante pienamente qualificato in operazioni monopilota, il controllore di linea non richiede una qualifica per operare in entrambi i sedili del pilota, indipendentemente dal sedile che occupa, a condizione che il controllore di linea non abbia compiti di pilota oltre a quelli di controllo? | GM1 ORO.FC.236 |  |  |  |  |  | |
| 1. Operator’s Proficiency check + Line check – aeromobile   (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Pre-Flight Inspection, MEL, a/c servicing and GND Handling training (Iniziale) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Pre-Flight Inspection, MEL, a/c servicing and GND Handling training (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Emergency and Safety Equipment and High Altitude training (Iniziale) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Emergency and Safety Equipment and High Altitude training (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Dangerous Goods (Iniziale) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Dangerous Goods (24 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Crew Resource Management (Iniziale) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Crew Resource Management (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Recency of Experience (3 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Security (Iniziale) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Security (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Operazioni invernali (Iniziale) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Operazioni invernali (12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Apron and cabin Safety procedures (OPS senza CA)-(Iniziale) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Apron and cabin Safety procedures (OPS senza CA)-(Ricorrente) |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Addestramento e controllo di linea iniziale? |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Addestramento e controllo di linea ricorrente? (al meno 1 ogni 12 mesi) |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  | |