

## PROGRAMMA DI MANUTENZIONE AEROMOBILI APPROFONDIMENTI

Le note informative contengono informazioni attinenti le aree della Sicurezza del Volo (Safety), della Security e del Trasporto Aereo e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), EAL (Economico, Amministrativo Legale), LIC (Personale di Volo), MED (Medicina Aeronautica), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), SEC (Security), **al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari.** I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non interessato</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Parzialmente interessato</i>
MED	<i>Non interessato</i>
NAV	<i>Proprietari/esercenti di aeromobili, Organizzazioni approvate Parte M Capitolo G (CAMO)</i>
OPV	<i>Parzialmente interessato</i>
SEC	<i>Non interessato</i>

### 1. INTRODUZIONE

Il Programma di Manutenzione (PdM) è uno dei documenti cardine della navigabilità continua. Il mancato rispetto delle condizioni in esso contenute comporta infatti l'invalidità del Certificato di Navigabilità (CN) dell'aeromobile.

E' quindi importante che il PdM sia un documento completo, chiaro e univocamente tracciabile.

Durante l'ultima visita di standardizzazione EASA condotta in Italia, sono emerse delle lacune nei sistemi di gestione dei PdM messi in atto dalle imprese.

### 2. SCOPO

L'obiettivo di questa Nota Informativa è sensibilizzare i destinatari sui pertinenti requisiti chiave della Parte M, fornendo chiarimenti su sviluppo e gestione dei PdM.

### 3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- 3.1. In relazione allo sviluppo, alla gestione e al rispetto del PdM, i seguenti paragrafi della Parte M contengono:
- 3.1.1. (§) **M.A.201**, le responsabilità del proprietario/esercente
  - 3.1.2. (§) **M.A.302**, i contenuti, le modalità di gestione, i documenti di riferimento, gli schemi di approvazione. A questo paragrafo sono associate diverse AMC (*AMC M.A.302*, *AMC M.A.302(a)*, *AMC M.A.302(d)*, *AMC M.A.302(f)*). In particolare l'Appendix I alla AMC M.A.302 e AMC.B.301(b) contiene dettagliate istruzioni sui contenuti del PdM;
  - 3.1.3. (§) **M.A.803** specifiche istruzioni da riportare nel PdM nel caso di manutenzioni autorizzate al pilota/proprietario.
- 3.2. La Circolare NAV 26, ripercorrendo sinteticamente i menzionati requisiti della Parte M e le associate AMC, fornisce le istruzioni tecnico-amministrative per l'approvazione ENAC dei PdM.

### 4. AREE DI MIGLIORAMENTO

- 4.1. Le evidenze emerse durante la visita EASA possono essere così riassunte:
- 4.1.1. per una flotta di *large aircraft* di tipi diversi, il PdM approvato è risultato essere un unico documento che presentava le seguenti non conformità:
    - 4.1.1.1. non conteneva i singoli *task* manutentivi in quanto rinviava al relativo MRB/MPD (rif. M.A.302(e), AMC M.A.302(a), Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301(b), paragrafo 1.1.10 e seguenti)
    - 4.1.1.2. la gestione informatica dei *task* manutentivi da parte dell'impresa non avveniva attraverso il PdM approvato (rif M.A.302, M.A.301-3 e relativa AMC)
    - 4.1.1.3. le procedure di gestione del *reliability programme* erano carenti nella presentazione dei risultati del programma ad ENAC, nella descrizione della modulistica in uso e della gestione dei "performance standards/livelli di allarme" (rif. M.A.302(f), AMC M.A.302(f), Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301(b), paragrafo 6).
  - 4.1.2. per un elicottero (*non complex*) il PdM approvato da un'impresa certificata non conteneva i singoli *task* manutentivi in quanto rinviava genericamente al relativo manuale di manutenzione del TC holder.
- 4.2. Si raccomanda pertanto di attenersi alle istruzioni pubblicate in materia da EASA ed in particolare di assicurare:
- 4.2.1. l'identificazione univoca dei dettagli manutentivi (*task*, frequenza, ecc) all'interno del PdM approvato e la loro applicabilità al singolo aeromobile in relazione alla sua specifica configurazione ed alle specificità di impiego operativo cui è destinato. Se il PdM si applica a più aeromobili dello stesso tipo deve essere presente un sistema che consenta di distinguere le specificità (tipicamente una colonna "applicabilità" nello schema di manutenzione (*maintenance schedule*), sia esso cartaceo o di tipo informatico);
  - 4.2.2. l'immediatezza nella gestione quotidiana dei *task* inseriti nel PdM approvato (selezione per gli ordini alla manutenzione, determinazione dell'applicabilità, limitazioni, peculiarità, ecc) da parte della persona responsabile ai sensi del paragrafo M.A.201(a) (proprietario, esercente o, come applicabile in accordo alla Parte-M, la CAMO da essi incaricata al fine di soddisfare le relative responsabilità);

- 4.2.3. quando richiesto dalla Parte-M ed indipendentemente dalla consistenza numerica della flotta, la presenza nel PdM di un appropriato *reliability programme (RP)* e delle pertinenti procedure per la sua gestione. In essi verranno descritti tutti gli elementi richiesti dalla regolamentazione applicabile per assicurare il corretto funzionamento del programma, quali ad esempio:
- compiti e responsabilità delle strutture organizzative (Ingegneria, Produzione, Qualità, Operations, ecc), delle figure chiave e degli eventuali comitati di controllo del programma (*Reliability Groups*),
  - tipologia e la periodicità dei *reliability meeting*, partecipazione e ruolo delle Autorità,
  - processi e modelli per l'acquisizione, la conservazione e l'analisi dei dati (input ed output del programma),
  - modalità di identificazione aggiornamento e gestione dei performance standard, degli *alert* e delle conseguenti azioni correttive,
  - modulistica e reportistica in uso, sua distribuzione interna e verso le autorità.
- 4.3. Una rivalutazione dei contenuti della Circolare NAV 26 è stata pianificata al fine di semplificarne i contenuti ed evitare ogni duplicazione del materiale pubblicato da EASA. Metodi alternativi possono sempre essere proposti, purché accompagnati da una relazione che dimostri il raggiungimento di un equivalente livello di sicurezza rispetto al metodo pubblicato. I metodi alternativi approvati da ENAC saranno pubblicati in apposita sezione del sito [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it).

## 5. DOMANDE

Domande sull'argomento della presente nota informativa potranno essere inviate all'indirizzo e-mail: [regolazione.navigabilita@enac.gov.it](mailto:regolazione.navigabilita@enac.gov.it)

## 6. VALIDITÀ

Questa Nota Informativa rimane in vigore fino a diverso avviso

Firmato  
Il Direttore Regolazione Navigabilità e Operazioni  
Marco Silanos