

Direzione Operazioni
Loro Sedi


ENAC
Protocollo del 11/09/2008
0056949/DIRGEN/TMP

p.c. Vice Direttore Generale
Direzione Centrale Regolazione Tecnica
Direzione Centrale Operazioni
Direzione Prodotti Aeronautici

Oggetto: Parte M e Parte 21- Approvazione dati di progetto per modifiche e riparazioni (rif. M.B.101 e M.A.304)

L'EASA, nel Report S1.SI.IT.9.2007, emesso a seguito della visita di standardizzazione sui regolamenti 2042/2003 e 1702/2003 (Parte 145, Parte M, 21 Cap H/I) effettuata nel corso del 2007, ha contestato (rif. finding # 6272 relativamente ai paragrafi M.B.101 e M.A.304) che, presso un operatore di trasporto pubblico, veniva accettato da ENAC che potesse essere riammesso in servizio un aeromobile sul quale era stata introdotta una riparazione, prima che i relativi dati dello schema di riparazione fossero formalmente approvati in accordo alla Parte 21 dal detentore del Certificato di Omologazione titolare di approvazione DOA. E' peraltro da segnalare che la suddetta organizzazione, approvata DOA, aveva comunque preannunciato via e-mail l'approvazione dei suddetti dati fornendo la numerazione di riferimento del documento di approvazione (RAS) delle riparazioni richiamato nelle documentazioni aziendali (nel caso in esame l'SRM).

A tale riguardo si ritiene pertanto necessario ribadire che, con l'entrata in vigore dei Regolamenti Comunitari in materia di certificazione di aeronavigabilità degli aeromobili, dei loro prodotti, delle organizzazioni di progetto, produzione, gestione della navigabilità continua e manutenzione e relativo personale (Parte 21 e Parte M), ed in linea con quanto già contenuto nelle relative indicazioni procedurali già fornite dalla Direzione Prodotti Aeronautici e dalla scrivente, non può essere consentita l'esecuzione di una riparazione/modifica dell'aeromobile, e la sua conseguente delibera in servizio, fino a che non viene fornita evidenza all'operatore dell'approvazione dei relativi dati di progetto/esecutivi rilasciata da EASA (in forma diretta, od indiretta in virtù di specifiche disposizioni emesse dal Direttore Esecutivo dell'EASA, ad es. Decision n. 2004/04/CF come emendata dalla Decision n. 2007/001/C) o da una organizzazione di progetto (DOA) approvata in accordo alla Parte 21. Tale evidenza dovrà corrispondere all'appropriata documentazione predisposta, come applicabile ed in accordo alla pertinente regolamentazione



comunitaria, da EASA o dall'organizzazione DOA, secondo le proprie procedure approvate e le modalità rese note da EASA nel proprio sito internet (www.easa.europa.eu), o dalla DOA stessa in apposita manualistica od istruzioni di servizio. Per le riparazioni, ad esempio, tale evidenza viene fornita dall'AIRBUS, in qualità di detentrica di approvazione DOA e nell'ambito della portata dei privilegi posseduti, attraverso l'emissione di un RAS (Repair Approval Sheet) a cura di personale responsabile appropriatamente autorizzato, i cui riferimenti rappresentano gli estremi di approvazione dello schema di riparazione.

Pertanto, alla luce di quanto sopra ed al fine di evitare il ripetersi di circostanze simili a quelle contestate dall'EASA nel Report S1.SI.IT.9.2007 su menzionato, si pregano codeste Direzioni di attivare, presso gli operatori, le CAMO e le imprese di manutenzione interessate, le opportune verifiche per assicurarsi che le procedure relative alla gestione delle modifiche e riparazioni degli aeromobili e di riammissione in servizio contenute, come applicabile, nei relativi Continuing Airworthiness Management Exposition o Maintenance Organisation Exposition siano adeguate alle indicazioni di cui sopra.

Cordiali saluti


Il Direttore
Ing. E. Guccini
Direzione Manutenzione e Produzione


Il Direttore
Ing. C. Ciraldi
Direzione Prodotti Aeronautici