

Via di Villa Ricotti, 42
00161 Roma
tel. +39 06 44185692
fax +39 06 44185691
seg.ars@enac.rupa.it
www.enacitalia.it
c.f. 97158180584



Roma, 28 settembre 2004
Prot..n. 04-100528/ARS

SERVIZI/UFFICI SICUREZZA VOLO
LORO SEDI

PC DIRETTORE GENERALE
SISTEMA DIREZIONALE ROMA
SISTEMA DIREZIONALE MILANO
AREA COORDINAMENTO TERRITORIALE
SERVIZIO NORMATIVA TECNICA
SERVIZIO MANUTENZIONE E PRODUZIONE
SERVIZIO PRODOTTI AERONAUTICI
LORO SEDI

Oggetto: Rilascio CN aeromobili nuovi costruiti in Italia da imprese approvate secondo Parte 21

L'entrata in vigore dei regolamenti europei n. 1592/2002 e n. 1702/2003 induce un cambiamento di impostazione delle attività di sorveglianza dell'ENAC.

A partire dal 28/9/2003 e successivamente in coincidenza con l'entrata in vigore delle specifiche disposizioni del Regolamento (CE) n. 1702/2003, le norme nazionali in contrasto o incompatibili con tale regolamento sono giuridicamente inefficaci.

In particolare, tenuto conto dei privilegi associati alle approvazioni di impresa, con l'entrata in vigore dal 28 settembre 2004 del Capitolo H della Parte 21, il collaudo dell'aeromobile da parte dell'ENAC a costruzione ultimata, così come previsto dall'art. 858 del Codice della Navigazione non è più previsto se il costruttore è in possesso di POA.

La visita obbligatoria dell'aeromobile, a costruzione ultimata, permane invece se la costruzione è realizzata in accordo alla Parte 21 Capitolo F o da ditta certificata secondo il Regolamento Tecnico ENAC IV/42/B.

Le procedure nazionali per il rilascio del Certificato di Navigabilità sono in fase di revisione nel loro complesso. Premè però fornire alcuni chiarimenti operativi che consentano di contemperare le esigenze dello Stato (Costruzione e Registrazione), dell'Ente e del professionista incaricato, nel caso appunto di prodotti costruiti in Italia.

efm - f. 12 / 10/09/04

| | |
|---------------------------------------|----------|
| ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE | |
| Servizio Prodotti Aeronautici | |
| Arrivato il | 29-09-04 |
| N. | 04-863 |

Il privilegio di cui al paragrafo 21A.163 è garantito se la dichiarazione di conformità (EASA Form 52) contiene tutte le informazioni necessarie per la compilazione del certificato di navigabilità richiamando in allegato la documentazione prevista dal paragrafo 21A.174(b). Con l'adozione dei moduli EASA (Form 20, 24, 25 e 15), il processo si semplifica in quanto non è più richiesto esplicitare le idoneità di impiego ed altre condizioni operative. Per le categorie di costruzione (blocco 4) e le eventuali limitazioni da apporre nel blocco 5 (rif. GM21B.320(b)(6)) dei certificati si rinvia alle citate istruzioni a carattere più generale, attualmente riportate nella lettera circolare 04-100527/ARS.

L'affidabilità del sistema è basata sul puntuale rispetto delle regole da parte delle imprese e sull'efficace sorveglianza continua da parte delle autorità.

Non a caso il legislatore europeo ha trasferito le norme di compilazione del Form 52 in appendice ai regolamenti, associando caratteristica di obbligatorietà a materiale che in ambiente JAA godeva di maggior flessibilità. Ricordo poi che la pertinente procedura aziendale deve prevedere una serie di verifiche da parte del Certifying Staff per determinare le condizioni di impiego sicuro dell'aeromobile, in modo da assicurare il rispetto della GM no.3 al 21A.165(c).

Per l'ENAC, rispetto allo scenario precedente, il cambiamento consiste nello spostamento delle verifiche di sorveglianza sul prodotto, fino ad ora concentrate soprattutto nella fase finale, verso un ventaglio di accertamenti distribuiti lungo le attività produttive.

La frequenza, la tipologia e la profondità di intervento dipendono da molti fattori (tecnologia, criticità, dimensioni della produzione, cultura aziendale, ecc.) ed attengono alle responsabilità dell'autorità competente, chiamata a sviluppare un piano di sorveglianza annuale efficace (rif Parte 21B.220 e 21B.225).

In Italia il giudizio sull'adeguatezza del piano di sorveglianza rientra nelle competenze del team di professionisti ENAC responsabili della certificazione e della sorveglianza e costituisce atto di elevato contenuto professionale, a maggior ragione in questo nuovo contesto normativo e organizzativo. Il dirigente della struttura, concordata la congruenza del piano, ne sostiene l'attuazione provvedendo alle necessarie azioni interne.

Il piano deve prevedere un numero adeguato di verifiche ispettive sui prodotti a terra e in volo, modulare di anno in anno in funzione del grado di rispondenza dell'impresa e del relativo rateo di produzione, in modo da conseguire un livello di confidenza almeno equivalente a quello per altra via ottenuto in passato.

Esempi di accertamenti sono riportati nelle linee guida pubblicate dall'Agenzia (rif. GM21B.235(a)(4)). Senza spingersi alle metodologie di sorveglianza individuale previste dalla Parte 21, Capitolo F, ritengo necessario che il piano di sorveglianza contenga attività di verifica per il monitoraggio dei singoli numeri di serie, per i quali l'impresa continuerà ad effettuare le denunce di inizio costruzione ai sensi dell'art. 849 del Codice della Navigazione.

Al momento del rilascio del certificato di navigabilità il professionista incaricato fornirà apposito parere, quale esito favorevole delle attività di sorveglianza inclusa la chiusura di eventuali rilievi applicabili allo specifico prodotto, affinché si possa procedere senza ulteriori accertamenti o, diversamente, effettuare verifiche dirette ai sensi della Parte 21A.183 e 21B.320.

Per le produzioni in accordo alla Parte 21 Capitolo F si rinvia alle istruzioni contenute nella ASV 09B, pubblicata allo stato di bozza sulla rete interna. Si rammenta al riguardo che per ogni

aeromobile, oltre alla visita finale, deve essere seguito lungo il percorso produttivo un piano di ispezioni da formalizzare con la modulistica allegata alla suddetta procedura operativa.

Le procedure di collaudo preesistenti continuano a valere per le costruzioni in accordo al RT IV/42/B fino a tutto il 28/9/2005, fatte salva l'adozione del nuovo formato per il certificato di navigabilità.

Nell'attesa della pubblicazione delle procedure operative e relativa modulistica conformi alle linee guida di cui sopra, il Servizio Manutenzione e Produzione è disponibile a supportare le Strutture Sicurezza Volo nell'impostazione dei relativi strumenti attuativi.

Cordiali saluti

Il Direttore dell' Area
Ing. Benedetto Marasà

