

## ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DEL MODELLO ENAC-21A-174

**IMPORTANTE:** Queste note sono fornite per assistere nella compilazione del Modello ENAC-21A-174. Esse non superano o sostituiscono i regolamenti di navigabilità. In caso di dubbio riferirsi sempre ai regolamenti applicabili ed alle relative circolari d'implementazione.

Le domande per i Certificati di Aeronavigabilità sono processate in ordine di ricezione. È pertanto nell'interesse del richiedente sottoporre il Modello ENAC-21A-174 quanto prima con tutti i dettagli noti.

I richiedenti devono sapere che a meno che non siano compilati tutti i campi richiesti e fornite tutte le documentazioni necessarie, l'ENAC non processerà la domanda. In tal caso il richiedente sarà opportunamente informato e la domanda trattenuta finché tutte le informazioni siano fornite.

#### **Nota 0**

Il Modello ENAC-21A-174 può essere utilizzato come domanda per il rilascio di un Certificato di Aeronavigabilità per aeromobili cui si applica la parte M o, come applicabile la parte ML (vedi blocco 2.a), e che rientrano nell'applicabilità del regolamento (UE) 2018-1139 e sotto la competenza EASA per gli aspetti relativi al type design e per l'emissione di un Certificato di Aeronavigabilità ENAC (Nazionale) per aeromobili che sono rimasti sotto la responsabilità dell'ENAC.

Per aeromobili che non sono trasferiti sotto la responsabilità EASA, e per i quali è possibile rilasciare un Certificato di Aeronavigabilità ENAC Modello 24 o 25 far riferimento alla Circolare NAV 25 (o altro strumento di "pubblicazione" di analoghe informazioni e con le medesime finalità che l'avesse sostituita) ed alle liste degli aeromobili ricadenti nell'Allegato I al Regolamento (UE) 2018-1139 (precedentemente Annesso II al Regolamento (CE) n. 216/2008) pubblicati sul sito ENAC ed EASA, e di seguito indicati come **"Aeromobili Allegato I"**.

Alla domanda verrà assegnato una specifica numerazione da parte del richiedente.

#### **Nota 1 – Sezione 2.a "Dati dell'Aeromobile"**

Le marche di nazionalità e di immatricolazione sono quelle assegnate all'aeromobile nel caso in cui si sia già provveduto all'immatricolazione. In alternativa ed in attesa del completamento del processo di immatricolazione, possono essere riportate anche quelle riservate come derivanti dal foglio di riserva marche rilasciato dalla Funzione Organizzativa RAN-ENGA (CAR) della Direzione Centrale Aeroporti e Diritti del Passeggero [CAD] dell'ENAC. Ai fini del rilascio del Certificato di Aeronavigabilità queste devono corrispondere con quelle assegnate dalla Funzione Organizzativa CAR in via definitiva allo specifico aeromobile. Qualora differiscano, il richiedente inoltrerà una specifica revisione della domanda aggiornando l'indice di revisione e data della stessa. La domanda sarà ripresentata, aggiornando l'indice di revisione e data della stessa, ogni qualvolta verranno ad essere variate od integrate le informazioni precedentemente fornite. Confrontare con le marche di nazionalità e di immatricolazione la targhetta identificativa in materiale ignifugo presente a bordo dell'aeromobile (tipicamente in aggiunta alla aircraft identification data plate del costruttore (rif. 21.A.182)) richiesta dall'art. 10 del Regolamento "Marche di Nazionalità e di immatricolazione degli aeromobili civili" in recepimento del paragrafo 9 dell'annesso 7 ICAO.

Nella casella "Costruttore e Tipo Aeromobile" per quanto riguarda il costruttore sarà tipicamente indicata la stessa denominazione riportata nella dichiarazione di conformità rilasciata dall'Autorità esportatrice o dal costruttore (ad es. Certificato di Navigabilità per l'Esportazione, nell'EASA Form 52 ecc.), o nel Certificato di Aeronavigabilità precedentemente posseduto dall'aeromobile nel caso di trasferimento dello stesso da altro Stato Membro EASA. È opportuno, in particolare in caso di dubbi, fare un riscontro con quanto riportato nella targhetta dell'aeromobile o nella Specifica di Omologazione (TCDS) associata al Certificato di Omologazione del Tipo rilasciato, come applicabile, da EASA, da ENAC o da essi riconosciuto ovvero nel Manuale di Volo, ove disponibile. Per quanto riguarda il tipo di aeromobile va riportata la notazione completa contenente il tipo ed il modello desumibile in modo analogo a quello previsto per la denominazione del costruttore. In caso di dubbi è fortemente auspicabile un preventivo co-ordinamento con la Direzione Operazioni competente.

Nella casella relativa alle targhette identificative fireproof e per le marcature sulle Marche di Nazionalità e Registrazione riportare esiti delle verifiche effettuate rispetto alla presenza, integrità e conformità con i requisiti applicabili specificando nell'area "Altro" eventuali non conformità e evidenze a supporto dell'accettabilità. Per ulteriori dettagli o chiarimenti in caso di necessità consultare preventivamente il TCH/DAH dell'aeromobile e la Direzione Operazioni ENAC competente per le appropriate istruzioni.

Nella casella Limitazioni da riportare sul Certificato di Aeronavigabilità si riporteranno quelle espressamente previste nel rispettivo e pertinente Certificato di omologazione di tipo o Specific Airworthiness Specification (SAS) derivanti dal relativo processo investigativo condotto dall'EASA o laddove applicabile dall'ENAC. In caso di dubbi, è fortemente auspicabile un preventivo co-ordinamento con la Direzione Operazioni competente.

#### **Nota 2 - Sezione 2.a "Dati dell'Aeromobile" - Dettagli motore / Bruciatore**

È richiesta l'indicazione del costruttore e del tipo del motore (verificare la identification data plate del costruttore del motore e la denominazione riportata nella dichiarazione di conformità rilasciata dall'Autorità esportatrice o dal costruttore (ad es. Certificato di Navigabilità per l'Esportazione, nell'EASA Form 52 ecc.), o

nel TCDS dell'aeromobile e nelle registrazioni dell'aeromobile nel caso di trasferimento dello stesso da altro Stato Membro EASA).

Nella casella relativa alle targhette identificative fireproof e per le marcature sulle Marche di Nazionalità e Registrazione riportare esiti delle verifiche effettuate rispetto alla presenza e conformità con i requisiti applicabili specificando nell'area "Altro" eventuali non conformità e evidenze a supporto dell'accettabilità.

**Importante:** Se il motore non è approvato sotto gli auspici del detentore del Certificato di Omologazione, deve essere dichiarato sotto la Sezione **MODIFICHE INTRODOTTE DOPO LA COSTRUZIONE** del Modello ENAC-21A-174 come modifica, insieme con i riferimenti di approvazione (COTS, o altro come applicabile).

#### **Nota 3: - Sezione 2.a "Dati dell'Aeromobile - Dettagli elica"**

È richiesta l'indicazione del costruttore e del tipo dell'elica (verificare con la identification data plate del costruttore dell'elica e la denominazione riportata nella dichiarazione di conformità rilasciata dall'Autorità esportatrice o dal costruttore (ad es. Certificato di Navigabilità per l'Esportazione, nell'EASA Form 52 ecc.), o nel TCDS dell'aeromobile e nelle registrazioni dell'aeromobile nel caso di trasferimento dello stesso da altro Stato Membro EASA). La combinazione motore/elica deve soddisfare quanto riportato sulla specifica di omologazione o essere stata successivamente approvata da EASA o ENAC come appropriato.

Nella casella relativa alle targhette identificative fireproof e per le marcature sulle Marche di Nazionalità e Registrazione riportare esiti delle verifiche effettuate rispetto alla presenza e conformità con i requisiti applicabili specificando nell'area "Altro" eventuali non conformità e evidenze a supporto dell'accettabilità.

**Importante:** Se l'elica non è approvata sotto gli auspici del detentore del Certificato di Omologazione, deve essere dichiarato sotto la Sezione **MODIFICHE INTRODOTTE DOPO LA COSTRUZIONE** del Modello ENAC-21A-174 come modifica, insieme con i riferimenti di approvazione (COTS, o altro come applicabile).

#### **Nota 4 - Sezione 3 "Informazioni Operative" – Aeromobile certificato ed equipaggiato per il volo secondo le regole**

È richiesta l'indicazione delle condizioni di volo per i quali l'aeromobile è certificato (Kinds of Operation). Le operazioni speciali (CAT II/III, RNAV, RVSM, ecc.) devono essere indicate solo quando è presentata in contemporanea una specifica richiesta di approvazione da rilasciarsi all'esercente/operatore.

Il richiedente alleggerà una lista degli apparati avionici (autopilota, apparati di radio navigazione, ATC Transponder, weather radar, radio altimeter, Area NAV/DME, TCAS/ACAS, GPS, Satellite Communication, ELT, altri equipaggiamenti, ecc.) installati contenente il nome del costruttore, il P/N number dell'equipaggiamento, il numero di tali sistemi ed i riferimenti di approvazione. Solamente gli apparati radio approvati (EASA TSO o ritenuti tali) e dove applicabile omologati dal Ministero delle Telecomunicazioni potranno essere installati.

Sebbene tali informazioni non sarebbero direttamente collegati al rilascio del CN, il richiedente deve fornirli in relazione alla categoria dell'aeromobile e al suo presunto impiego ponendo particolare attenzione alla completezza ed all'accuratezza di esse perché di fondamentale importanza nella corretta identificazione della configurazione reale dell'aeromobile, della sua rispondenza ai requisiti operativi applicabili e dell'appropriato Programma di Manutenzione per la navigabilità continua dell'aeromobile prodotto, come applicabile in relazione al tipo di aeromobile e/o destinazione d'uso, in accordo alla Parte M o alla Parte ML

#### **Nota 5 – Sezione 5 "Manuale di Volo"**

È richiesto il numero di riferimento del manuale di volo (FM). Nel caso di un aeromobile di un tipo per cui non è stato precedentemente rilasciato un certificato di Aeronavigabilità, deve essere fornita all'ENAC una copia di questo manuale di volo.

#### **Nota 6 – Sezione 6 "Documenti Tecnici Allegati "richiesti"**

Ai fini esclusivamente degli accertamenti tecnici, si parla di importazione o esportazione degli aeromobili nel caso di trasferimento da un Paese Membro dell'EASA (ovvero Paesi della Unione Europea e Norvegia, Islanda, Svizzera, Liechtenstein) verso o da un altro al di fuori dell'EASA. Quanto sopra fatto salvo specifici provvedimenti emessi dalla Commissione Europea (ad es. Regolamento (CE) No 1962/2006 del 21 Dicembre 2006 ora abrogato dal Regolamento (CE) No 875/2008 dell'8 settembre 2008) o dall'EASA nei confronti rispettivamente di singoli Stati Membri dell'Unione o dell'EASA, aventi lo scopo di limitarne i

privilegi e/o escludere il mutuo riconoscimento sui certificati e licenze emessi dalle rispettive competenti Autorità Aeronautiche in accordo ai regolamenti comunitari (ad es. 2018/1139 (che ha sostituito il 216/2008), 1008/2008, ecc). Informazioni aggiornate al riguardo possono essere reperite nel sito della Commissione Europea, dell'EASA o dell'ENAC.

I requisiti per il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità e dell'ARC sono contenuti nell'Annesso (Parte 21 - Capitolo H) al regolamento (UE) n. 748/2012 e nell'Allegato I (Parte M) o, come applicabile, nell'Allegato Vter (Parte ML) al regolamento (UE) n. 1321/2014. Vedere anche quanto indicato al riguardo nella versione corrente della Circolare NAV 25 disponibile sul sito internet ENAC (o altro strumento di "pubblicazione" di analoghe informazioni e con le medesime finalità che l'avesse sostituita).

Per richieste di rilascio di un Certificato di Aeronavigabilità o un Certificato di Aeronavigabilità Ristretto, le documentazioni di aeronavigabilità (statement of conformity) per il trasferimento sono quelle indicate nel paragrafo 21.A.174 e in particolare:

**AVVERTENZA:** ENAC ha deciso di non effettuare l'Airworthiness Review (AR) direttamente con emissione dell'ARC quando questo è previsto come possibilità e non obbligo per l'Autorità dello Stato di Registrazione a richiesta del proprietario od esercente (vedi ad es. M.A.901(h)(2) o ML.A.901(b)(1) e relativa GM1 ML.A.901). La effettua invece qualora ritenga sussistono le condizioni per l'applicabilità del paragrafo M.A.901(g) o dell'ultimo comma del paragrafo ML.A.901(b), oppure, a richiesta del proprietario o esercente, quando il richiedente dimostra ad ENAC di non avere disponibilità per l'effettuazione della AR e rilascio dell'ARC in tempi congrui da parte delle altre entità che ne abbiano titolo in accordo alla normativa applicabile. In questi casi il richiedente deve rendere disponibile ad ENAC quanto richiesto nel paragrafo M.A.901(i) o ML.A.901(e) e notificare dove e quando l'aeromobile è disponibile per la visita (ispezione fisica).

#### **A. Per aeromobile nuovo costruito in Italia:**

È richiesta una Dichiarazione di Conformità, Form 52 (form EASA o equivalente documentazione ENAC) emesso, come applicabile, ai sensi ed in accordo alla Parte 21.A.163(b) o alla Parte 21.A.130 (e con la convalida dell'ENAC), accompagnato come necessario da eventuali form 53.

#### **B. Per aeromobile nuovo di costruzione estera:**

Per aeromobile costruito nell'Unione Europea o in altri Paesi Membri EASA, è richiesta una Dichiarazione di Conformità (Form 52) emesso, come applicabile, ai sensi ed in accordo alla Parte 21.A.163(b) o alla Parte 21.A.130 e convalidato dalla Autorità competente. Se è stato emesso un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione questo deve essere presentato. Per aeromobili Allegato I vedi successivo punto C.

#### **C. Per aeromobile nuovo costruito fuori dell'Unione Europea o di altri Membri EASA:**

È richiesto una dichiarazione emessa dall'autorità esportatrice nella quale sia dichiarato che l'aeromobile risulta conforme al progetto approvato EASA (o ENAC per gli aeromobili Allegato I) e in condizioni per un impiego sicuro come da 21.A.174(b)2(i). Tale dichiarazione deve essere nella forma prevista dal relativo accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità (BASA/BAA) firmato dalla Commissione o da ENAC (di norma nella forma di certificato di aeronavigabilità per l'esportazione dal paese di costruzione) ovvero, per quegli Stati che non emettono Certificati di Navigabilità per l'Esportazione, una dichiarazione scritta di analogo portata, accompagnata da un corrente e valido Certificato di Aeronavigabilità.

Tali certificati o dichiarazioni normalmente, salvo se non diversamente concordato, saranno considerati validi solo se ricevuti da ENAC entro 60 giorni della data d'emissione (vedi 21.A.174(c)).

#### **D. Per aeromobile usato proveniente da uno Stato Membro EASA (o ECAC nel caso di aeromobili Allegato I)**

È richiesto che sia inviato di un Certificato di Revisione dell'Aeronavigabilità (ARC) rilasciato in accordo alla Parte M o come applicabile alla Parte ML (vedi 21.A.174(b)3(i)) in corso di validità (per gli aeromobili Allegato I questo documento potrebbe essere disponibile in altra forma o con data di validità riportata nel CN stesso). Per ulteriori dettagli vedere Annesso Parte 21 Capitolo H al regolamento (UE) n. 748/2012 e, come applicabile, nell'Allegato I (Parte M) o Allegato Vter (Parte ML) al regolamento (UE) n. 1321/2014 e quanto indicato al riguardo nella versione corrente della Circolare NAV 25 sul sito internet ENAC (o altro strumento

di “pubblicazione” di analoghe informazioni e con le medesime finalità che l’avesse sostituita). Si rammentano gli obblighi, per il richiedente il rilascio di un CN, di rispondere a quanto previsto dal paragrafo M.A.903 e relative AMC o, come applicabile ML.A.905 nel caso di aeromobili che rientrano nell’applicabilità della Parte ML, prima dell’effettiva de-registrazione dell’aeromobile dal registro di provenienza. Il richiedente deve essere consapevole che la tempestiva osservanza dei suddetti obblighi facilita lo scambio di informazioni tra ENAC e l’autorità dello Stato membro di provenienza dell’aeromobile ai sensi del M.B.105 e relativa AMC M.B.105(a), e quindi in definitiva le tempistiche per il completamento del processo per il rilascio del CN e la “validazione” dell’ARC (vedi AMC M.A.903(b)). Sarà cura del richiedente in situazioni particolare coordinare con adeguato anticipo l’opportuno modo di procedere con la Direzione/Ufficio Operazioni competente per la valutazione della domanda e del processo correlato, prima di provvedere alla de-registrazione dell’aeromobile dal registro dello Stato di provenienza. Il non rispetto di quanto sopra può incidere notevolmente sulle tempistiche, costi e positiva finalizzane del processo per il rilascio della certificazione richiesta.

**E. Per aeromobile usato estera proveniente da uno Stato terzo (non EASA o non ECAC) o da un sistema regolamentare dove il Regolamento (UE) 2018/1139 non si applica e con i quali ENAC ha familiarità** *(Nota: in quest’ultimo caso è necessario che il richiedente si coordini con la Direzione/Ufficio Operazioni dell’ENAC competente, per raggugli e supporto sulla fattibilità preventivamente al consolidamento di qualsiasi contratto di acquisto o disponibilità dell’aeromobile):*

Il richiedente, in accordo ai §§21.A.174(b)(3)(ii) e M.A.904, deve, per gli aeromobili cui si applica la Parte M, provvedere ad incaricare, dandone relativa comunicazione all’ENAC secondo le previsioni dell’AMC M.A.904(a)1, una entità avente titolo (ossia in possesso del pertinente privilegio) ad emettere una raccomandazione per il rilascio dell’ARC per aeromobili da importare in accordo alla Parte M. Per gli aeromobili cui si applica la Parte ML, in accordo §§21.A.174(b)(3)(ii) e ML.A.906, deve allegare un Certificato di Revisione dell’Aeronavigabilità (EASA Form 15c) emesso da una delle entità che ne ha titolo ai sensi del §ML.A.901.

È richiesta una dichiarazione da parte dell’Autorità dello Stato (o del sistema regolamentare dove non si applica il Regolamento (UE) 2018/1139) dove l’aeromobile è, o è stato, registrato prima del trasferimento in Italia che rifletta lo stato di navigabilità dell’aeromobile al momento del trasferimento (rif.: Parte 21.A.174(b)3(ii)). Tale dichiarazione dell’Autorità competente dello Stato esportatore è quella prevista nell’accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità (BASA/BAA) stipulato dallo Stato esportatore con la Commissione Europea o, fino a tale sottoscrizione, con l’Italia, e in vigore prima del 28 Settembre 2003 per gli aeromobili EASA, o comunque in accordo al Regolamento (UE) 2018/1139 (o nel sistema regolamentare dove non si applica il Regolamento (UE) 2018/1139). Tipicamente questa è nella forma di un Certificato di Aeronavigabilità per l’Esportazione (CNE), rilasciato da non oltre 60 giorni, salvo se non diversamente concordato con ENAC, ovvero, per quegli Stati o sistemi regolamentari che non emettono Certificati di Navigabilità per l’Esportazione, una dichiarazione scritta di analoga portata, accompagnata da un corrente e valido Certificato di Aeronavigabilità.

**Nota:** In alcune circostanze l’ENAC chiederà inoltre al richiedente il certificato di aeronavigabilità originale emesso dallo Stato di costruzione (CNE o CN iniziale emesso subito dopo la costruzione).

Se si è nella posizione di non poter fornire alcuno dei documenti su menzionati o nel caso sia richiesta ulteriore guida sulle suddette alternative, contattare la Direzione/Ufficio Operazioni dell’ENAC competente per raggugli e supporto PRIMA della de-registrazione e dell’importazione dell’aeromobile.

Altri documenti che normalmente devono accompagnare la domanda sono quelli riportati al paragrafo 21.A.174. In particolare, come applicabile al caso in questione e a titolo esemplificativo:

1. Nel caso di aeromobile usato proveniente da Stato EU, precedente Certificato di Aeronavigabilità e relativo Certificato di Revisione della Aeronavigabilità (ARC) in corso di validità. Per gli aeromobili cui si applica la Parte ML va considerato quanto riportato nel paragrafo ML.A:905. Se l’ARC risulta scaduto o sospeso, è opportuno che il richiedente ottenga un nuovo ARC prima che l’aeromobile sia deregistrato dal Registro del Paese di provenienza. Casi particolari necessitano un preventivo coordinamento con la Direzione/Ufficio Operazioni dell’ENAC competente. Includere evidenza dell’informazione all’Autorità dello SM EU di provenienza inviata ai sensi del M.A.903(a)1 (o come applicabile ML.A.905(a)1) in modo



che abbia luogo con tempestività quanto riportato nella AMC M.A.903(a)1 e AMC M.B.105(a) [o in analogia ML.B.105(a)].

2. Nel caso di aeromobile usato proveniente da Stato non EU cui si applica la Parte M, una raccomandazione per il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità (CN) e del correlato ARC, rilasciata dopo l'esecuzione di una revisione della aeronavigabilità effettuata in accordo alla Parte M;
3. Nel caso di aeromobili classificati Complex Motor-Powered Aircraft ai sensi del Regolamento (UE) 2018/1139, contenuti tecnici del contratto di affidamento della gestione della navigabilità continua a una organizzazione approvata in accordo alla Parte CAMO;
4. Eventuali contenuti tecnici del contratto di affidamento della gestione della navigabilità continua a una organizzazione appropriatamente approvata o della manutenzione (come applicabile);
5. Programma di Manutenzione per l'aeromobile predisposto in accordo alla Parte M o come applicabile alla Parte ML; NOTA: copia del programma di manutenzione utilizzato dal precedente operatore dell'aeromobile va comunque allegata al fine di definire l'eventuale programma ponte e/o quale riferimento per le verifiche finalizzate al rilascio del CN. Il(i) Programma(i) di Manutenzione da allegare sono quelli applicabili allo specifico aeromobile da registrare in Italia, richiesti dalla Parte M o, come applicabile, dalla Parte ML, e da utilizzare ai fini del rilascio del CN e/o dell'ARC in accordo alla Parte 21 e Parte M / Parte ML e/o del successivo impiego dell'aeromobile in accordo, come applicabile alla Parte M o Parte ML.
6. Status Prescrizioni di Aeronavigabilità cellula, motori, eliche ed equipaggiamenti;
7. Status SSBB, SSSL, e altre istruzioni per la navigabilità continua emesse dalle organizzazioni detentrici del progetto di tipo cellula, motori, eliche ed equipaggiamenti
8. Copia delle registrazioni delle manutenzioni effettuate (Lista delle ispezioni, modifiche e riparazioni effettuate, Libretti Aeromobile, Motore, Elica, Quaderno Tecnico di Bordo e Lista anomalie compatibili, come applicabile);
9. Status componenti con limite di vita e di impiego o soggetti a ispezioni obbligatorie;
10. Elenco apparati di radio comunicazione e navigazione e il relativo rapporto di prova (ramp test);
11. Manuale di Caricamento e Centraggio, Rapporto di Pesata con relativo foglio di carico e centraggio (come applicabile) e Lista degli Equipaggiamenti imbarcati
12. Il rapporto di prova in volo (di produzione, effettuato dall'Autorità estera nell'ambito del processo di rilascio del Certificato di Aeronavigabilità per l'Esportazione (CNE) o documentazione equivalente, ecc);
13. Manuale di volo
14. Contratto di Locazione
15. MMEL/MEL
16. EASA Form 18B nel caso in cui sia presentata anche richiesta di rilascio Permesso di Volo
17. Rapporto di Prova in volo eseguito dal costruttore o dall'impresa di manutenzione o di gestione della navigabilità continua
18. Configurazioni di cabina approvate
19. Riserva Marche o Certificato di Immatricolazione
20. ....

Altre documentazioni possono essere necessarie per approvazioni speciali e/o specifiche approvazioni o nelle fasi transitorie del processo di implementazione della normativa applicabile. Tale documentazione è funzionale anche al processo di eventuale immissione in flotta che tipicamente avviene congiuntamente con il processo di rilascio del CN.

I documenti nella lista sopra riportata che non sono indicati tra i documenti da allegare alla richiesta di rilascio del CN in accordo a 21.A.174, è sufficiente che siano resi disponibili per l'ENAC dal richiedente al fine di consentire all'ispettore incaricato delle verifiche per il rilascio del CN di acquisire gli elementi utili per poter essere soddisfatto che l'aeromobile risponde ai requisiti applicabili per il rilascio del CN/ARC (vedi sezione B Capitolo H della Parte 21 e in particolare paragrafi 21.B.325, 21.B.326/21.B.327) ovvero quando è funzionale anche al processo di un'eventuale immissione in flotta che tipicamente avviene congiuntamente con il processo di rilascio del CN.

#### **Nota 7 - Sezione 7 "I requisiti aggiuntivi per l'importazione in Italia".**

Fare riferimento alle modifiche che sono state introdotte per assicurare la conformità al tipo omologato. Se è necessaria ulteriore guida, contattare la Direzione Certificazione Prodotti dell'ENAC.

#### **Nota 8 - Sezioni 7 – Differenze rispetto alla configurazione di costruzione standard e Modifiche alla configurazione iniziale**

Una dichiarazione o una lettera dal costruttore dovrebbe supportare qualsiasi differenza rispetto alla configurazione di costruzione standard già approvata dall'EASA o da ENAC. Se nessuna differenza è stata introdotta, riportare "nessuna".

Devono essere forniti i dettagli di tutte le modifiche significative (per esempio impianti o equipaggiamenti supplementari, sostituiti o modificati) che sono state introdotte sull'aeromobile dalla costruzione, compreso i certificati di tipo supplementare (STC). Tutti gli STC elencati dovranno essere supportati dalla documentazione del STC, dai relativi dettagli di installazione sull'aeromobile e dai supplementi applicabili del manuale di volo.

Se nessun equipaggiamento supplementare è stato introdotto, riportare "nessuna".

Tutte le modifiche all'aeromobile devono essere approvate rispondenti a quanto previsto dalla Parte 21 (vedi anche M.A.304) tenendo conto, come necessario dei termini stabiliti nella Regolamentazione Tecnica ENAC per gli aeromobili Allegato I o comunque rimangono sotto la responsabilità regolamentare ENAC. È responsabilità del proprietario stabilire e dimostrare che le modifiche quando previsto dalla Parte 21 sono state approvate (da EASA o da ENAC come applicabile). Per le modifiche indicate dovrà essere identificata la base di approvazione (numero del STC di EASA o numero di Approval Reference di EASA, estremi di approvazione di navigabilità di ENAC, ecc). Le modifiche installate che non hanno una appropriata approvazione quando prevista in accordo alla Parte 21, dovranno essere approvate prima dell'emissione del Certificato di Aeronavigabilità. Le modifiche installate su un aeromobile EASA, quando ne è richiesta l'approvazione, devono essere approvate da EASA.

L'ENAC deve approvare le modifiche installate su aeromobile nel caso di emissione di un certificato di aeronavigabilità nazionale. L'ENAC può voler investigare le modifiche o equipaggiamenti precedentemente approvate da altre autorità aeronautiche. Il richiedente deve identificare il metodo di approvazione delle altre autorità (quale l'emissione di una STC) poiché questo può essere di aiuto nell'ottenere l'approvazione di ENAC. Il richiedente deve sapere che l'ENAC può richiedere prove in volo dell'aeromobile.

Se sono state effettuate riparazioni non in conformità con il manuale di riparazione strutturale (SRM), o se vi sono modifiche non approvate dal costruttore, l'ENAC può richiedere che i relativi rapporti siano presentati da un'organizzazione di progettazione approvata o dall'altra fonte accettabile in conformità con la normativa vigente.

Lo standard di progetto degli aeromobili usati è richiesto che venga stabilito in accordo ai requisiti italiani prima dell'emissione del C di A.

Qualora l'approvazione EASA (o come applicabile di ENAC) di modifiche o riparazioni presenti sull'aeromobile, ovvero la rispondenza dello stato manutentivo ai requisiti della normativa applicabile per l'importazione non possono essere dimostrate, tale stato di non rispondenza deve essere notificato in dettaglio dall'autorità esportatrice all'ENAC per accettazione (exemption) prima dell'emissione dell'export o dello statement di conformità. Una volta accettato, il dettaglio di tale stato, e la relativa accettazione ENAC, devono essere esplicitati nel Certificato di Navigabilità per l'Esportazione o, come applicabile, nello Statement.

#### **Nota 9 - Sezione 10 - Dati Certificazione Acustica e Ambientale**

Per i dettagli sull'applicabilità della certificazione acustica si deve far riferimento alla Circolare NAV 25 (o altro strumento di "pubblicazione" di analoghe informazioni e con le medesime finalità che l'avesse sostituita).

Al fine di identificare le informazioni da fornire, risulta di utile consultazione la GM 21.B.425(a) *Noise certificates* della Sezione B della Parte 21 che fornisce le istruzioni per le autorità competenti di compilazione dell'EASA Form 45 tenendo conto del Capitolo dell'Annesso 16 Volume I rispetto al quale è stata dimostrata la rispondenza ai requisiti acustici per l'aeromobile. Per i valori numerici è indicata anche la rispettiva unità di misura in cui debbono essere espressi tali valori.

Particolare attenzione deve essere posta dal richiedente nel segnalare le eventuali modifiche che sono essenziali per rispondere ai requisiti dell'Annesso 16 Volume I rispetto ai quali l'aeromobile è stato certificato nonché le eventuali altre modifiche che non sono essenziali per rispondere ai requisiti specificati dal Capitolo dell'Annesso 16 Volume I, ma che sono necessarie per ottenere i livelli di rumore come indicati nel certificato

acustico (rif. paragrafo 11 della Circolare NAV 25 o analoghe indicazioni contenute in altro strumento di "pubblicazione" con le medesime finalità che l'avesse sostituita).

### **Nota 10 – Permesso di Volo**

Qualora entrambe le richieste vengano inoltrate contestualmente, il Modello ENAC-21A-174 può essere utilizzato anche come domanda per il rilascio del Permesso di Volo esclusivamente per gli scopi 7 (Delivering or exporting the aircraft) e 8 (Flying the aircraft for Authority acceptance) previsti dal Paragrafo 21.A.701, od equivalenti in accordo al Regolamento Tecnico ENAC, contrassegnando la apposita casella. In tale caso dovrà allegarsi il relativo modello EASA Form 18B compilato e/o rilasciato in accordo alla Parte 21 ed alla Circolare NAV 32.

Nell'ambito del suddetto Permesso di Volo potranno essere svolte, con la presenza o meno dell'ENAC, il complesso delle attività in volo ritenute necessarie dall'ENAC per il completamento del processo di rilascio Certificato di Aeronavigabilità. Nel caso in cui la necessità del volo di trasferimento venga determinata successivamente all'inoltro del Modello ENAC-21A-174, si procederà in accordo alla Circolare NAV 32 presentando il modello EASA Form 21 con allegato il relativo EASA Form 18B.

Eccezion fatta per i casi in cui:

1. l'approvazione delle condizioni di volo è collegata alla sicurezza del progetto e deve essere rilasciata da EASA (evidenza di tale approvazione, o dell'inoltro della relativa richiesta, può essere fornita allegando il modello EASA Form 18B da cui sia possibile rilevarla) o;
2. l'approvazione delle condizioni di volo ed il rilascio del permesso di volo stesso avvenga nell'ambito dei privilegi riconosciuti ad un'organizzazione appropriatamente approvata per lo scopo in accordo alle normative comunitarie,

le condizioni di volo/limitazioni di natura operativa da riportare nell'EASA Form 18B possono essere identificate e proposte dal richiedente, in relazione alla configurazione dell'aeromobile ed alle tratte od attività da effettuare, tra quelle specificatamente esemplificate nella Circolare NAV 32.

Le suddette condizioni/limitazioni non rappresentano né un set esaustivo né si intendono dover essere necessariamente sempre presenti contemporaneamente.

In caso di dubbi, la decisione di indicare le condizioni su menzionate nonché l'aggiunta di altre non incluse nella presente lista sarà valutato in relazione alla specificità del caso, previo co-ordinamento preventivo con l'ENAC.

### **Nota 11 – Richiedente – Altre Informazioni**

Nel caso di persona o organizzazione formalmente delegata dal proprietario, è necessario allegare il documento formale di delega; nella casella "Altre Informazioni" saranno riportate le generalità (Denominazione, Indirizzo, Numero Tel., Fax, e-mail) del proprietario dell'aeromobile.

Nella casella "Altre Informazioni" saranno riportate le generalità (Denominazione, Indirizzo, Numero Tel., Fax, e-mail) dell'esercente (se differente dal proprietario o dalla Organizzazione che raccomanda il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità) ed i riferimenti dell'eventuale titolo all'uso dell'aeromobile. Copia di tale documento sarà allegata alla domanda ed elencato nella lista Documenti Amministrativi Allegati.

Nella casella "Altre Informazioni" saranno indicate le informazioni utili, quando e come applicabile, ad identificare che l'aeromobile soddisfa gli applicabili requisiti relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> alla data in cui è il certificato di aeronavigabilità è stato emesso per la prima volta e tutte quelle eventuali informazioni che non rientrano tra quelle previste da riportare nelle altre caselle della domanda.

Nel caso in cui si intenda richiedere anche il rilascio del Permesso di Volo in accordo alla nota 10, si riporteranno nella casella "Altre Informazioni", il periodo, o le date, in cui effettuare le attività di volo previste nell'ambito del Permesso di Volo e la loro presunta durata, nonché informazioni o riferimento a documenti che identifichino la particolare configurazione dell'aeromobile (ad esempio modifica per installazioni temporanee ai fini del volo di trasferimento, ecc).