



MEP

Modulo Elemento Pratico

Parte seconda – Istruzioni di compilazione

Introduzione

Nota: Il presente documento descrive le modalità applicative del § 8.2(b) della circolare NAV-60A.

La Parte 66 stabilisce (rif. paragrafo 66.A.20) che i detentori di LMA in categoria B1, B2 o C possono esercitare il privilegio della riammissione di un aeromobile solo se posseggono la corrispondente abilitazione, come prevista dal paragrafo 66.A.45 solo se si posseggono; sulla LMA in categoria A non sono invece previste abilitazioni.

Nel caso dei **Large Aircraft** (*aeroplani di massa massima al decollo superiore (MTOW) a 5700 Kg o per gli elicotteri plurimotore di qualsiasi MTOW*) l'abilitazione è relativa allo specifico tipo di aeromobile. Per ottenere l'inserimento di tale abilitazione sulla LMA è necessario dimostrare all'ENAC di aver frequentato un adeguato corso di addestramento "sul tipo di aeromobile" che contenga i necessari elementi teorico-pratici, superando i relativi esami. Tale corso è di norma approvato secondo la Parte 147 o, solo nei casi dettagliati in seguito, può essere approvato direttamente dall'autorità (rif. 66.A.45 (b) e (c)).

Per tutti gli altri aeromobili, definiti dal regolamento (CE) 2042/2003 come "**Other Than Large**" è possibile esercitare il privilegio della riammissione in servizio anche se si possiede, in alternativa alla abilitazione sullo specifico tipo, un'abilitazione per un gruppo di aeromobili che comprenda il tipo in questione (il cosiddetto "Group Rating" secondo 66.A.45(g)).

I gruppi di aeromobili sono caratterizzati dalla comunanza del costruttore (**Manufacturer Group Rating**) o da similitudine tecnologica (**Full Group Rating**), e sono specificati nella Decision dell'EASA n.ED 2008/003/R e successive revisioni.

Come eccezione ai criteri generali di cui sopra, la Parte 66 stabilisce che per alcuni aeromobili "Other Than Large", caratterizzati da elevata complessità tecnologica, occorra comunque possedere l'abilitazione allo specifico tipo di aeromobile, escludendo tali tipi dai cosiddetti group ratings. E' compito dell'EASA definire quali siano tali aeromobili; che vengono elencati nella tabella 2 (A-Tr) della Decision sopra citata. Le modalità per ottenere l'abilitazione sulla Licenza di Manutentore Aeronautico per questi tipi di aeromobili sono pertanto del tutto identiche a quelle previste per i "Large Aircraft".

In conclusione quindi, sia per i Large Aircraft che per gli "Other than large" complessi di cui sopra, il corso "sul tipo di aeromobile" deve sempre comprendere un "elemento teorico" seguito da un "elemento pratico" approvato (rif. 66.A.45 (d)).

L'elemento teorico è costituito, in generale, da un corso teorico completo (cellula e motore) approvato secondo la Parte 147, effettuato in accordo allo standard dell'appendice III della Parte 66 (rif. 66.A.45(f)), che si conclude con il relativo esame teorico; i candidati possono dimostrare di aver soddisfatto il requisito presentando all'ENAC il "*Certificate of Recognition*" emesso dall'organizzazione approvata secondo la Parte 147 che ha condotto il corso ed effettuato il relativo esame.

L'elemento pratico (definito dalla Parte 66 "*Practical Element*") è costituito invece da un corso pratico strutturato (relativo a cellula e motore) approvato dall'ENAC; tale corso deve concludersi con un assessment (prova pratica) finale. L'elemento pratico va sempre effettuato dopo il superamento dell'elemento teorico, in quanto esso deve fornire al candidato le necessarie conoscenze pratiche per poter esercitare i privilegi della licenza. La modalità per dimostrare all'ENAC di aver soddisfatto questo requisito è quella di presentare un "*Certificate of Recognition*" per la sola parte pratica emesso da un'organizzazione di addestramento approvata secondo la Parte 147.

E' peraltro da tener presente che, siccome l'addestramento teorico e quello pratico debbono essere considerate parti di un unico processo che ha lo scopo di permettere l'estensione della LMA, esso è di norma costituito da un unico elemento integrato teorico/pratico che viene effettuato dalla medesima organizzazione di addestramento approvata a Parte 147. In questo caso, la presentazione di un unico "Certificate of Recognition" teorico- garantisce quindi il soddisfacimento dei requisiti applicabili per l'ottenimento di una nuova abilitazione sulla Licenza di Manutentore Aeronautico.

Vanno però considerate le seguenti eccezioni:

- L'inserimento della prima abilitazione sulla LMA, per ogni specifica categoria/sottocategoria, richiede obbligatoriamente che il periodo minimo dell'elemento pratico sia di 4 mesi;
- L'inserimento di una nuova abilitazione sulla LMA, quando non si possiede l'abilitazione per un aeromobile di tecnologia considerata simile dall'ENAC, prevede un periodo minimo di esperienza che può essere superiore alle due settimane (fino a quattro mesi).

Al verificarsi di una di queste condizioni il corso pratico di due settimane effettuato presso un'organizzazione approvata a Parte 147 potrebbe non essere sufficiente e si rende necessaria quindi un'adeguata integrazione; nei casi dubbi si suggerisce pertanto di contattare l'ENAC prima dell'inizio del corso, per assicurarsi che il periodo proposto sia accettabile.

Nel caso in cui il Certificate of Recognition per l'elemento teorico e quello per l'elemento pratico vengano rilasciati da organizzazioni a Parte 147 differenti, l'ENAC accetta tali certificati solo se può verificare che l'insieme dei due elementi, approvati singolarmente ed in maniera indipendente, soddisfa effettivamente i requisiti dell'appendice III della Parte 66. Tali verifiche vengono effettuate anche quando il corso teorico viene suddiviso in due parti separate (tipicamente una per la cellula ed una per il motore).

In alternativa, le AMC della Parte 66 prevedono, che l'elemento pratico possa essere costituito da un periodo di addestramento strutturato "on the job" condotto presso imprese di manutenzione approvate secondo la Parte 145 sullo specifico tipo di aeromobile. Tale addestramento va però adeguatamente documentato (con la presentazione preventiva per accettazione del syllabus e del relativo logbook che riassume i lavori effettuati) e viene concluso da un "assessment" (prova pratica) svolto da parte di un assessor accettabile per l'ENAC.

L'ENAC non accetta elementi pratici svolti integralmente presso imprese di manutenzione approvate a Parte 145 se risultano disponibili corsi di addestramento teorico/pratici o pratici che vengono effettuati da organizzazioni di addestramento approvate a Parte 147.

Questa ulteriore possibilità viene quindi accettata dall'ENAC solo nel caso venga dimostrato dal richiedente che non è possibile effettuare l'addestramento pratico presso un'organizzazione approvata a Parte 147 oppure se si rende necessario integrare l'addestramento pratico minimo (2 settimane) effettuato nell'ambito di organizzazioni di addestramento approvate a Parte 147.

Note:

1. Il presente modulo (MEP) viene utilizzato:
 - a) quando l'elemento pratico di due settimane effettuato presso un'impresa a Parte 147 non è considerato sufficiente per ottenere l'estensione alla specifica abilitazione e pertanto si rende necessaria un'integrazione
 - b) quando l'elemento pratico è effettuato in un'impresa di manutenzione approvata a Parte 145.
2. l'approvazione del MEP è, di norma, una approvazione "ad personam". In casi particolari (e nell'ambito di un'apposita procedura approvata ad un'impresa 145) può approvare un elemento pratico per uno specifico profilo di candidato dipendente dell'impresa.
3. la durata standard prevista dalla Parte 66 per l'elemento pratico è di 4 mesi, ed è riducibile sino ad un minimo di due settimane nel caso in cui il richiedente l'estensione della LMA possa dimostrare il possesso di un'esperienza pregressa, recente e su macchine di tecnologia, impianti e motori di tipo simile. Tale esperienza può essere documentata con un altro modulo (denominato MERL), disponibile sul sito internet dell'ENAC, da allegare al presente modulo MEP.
4. Spetta alla "Competent Authority" (e quindi all'ENAC) il compito di stabilire se l'esperienza pregressa del richiedente l'estensione delle proprie abilitazioni sulla LMA (rif. AMC 66.A.45(d)4) consenta di ottenere una riduzione dell'elemento pratico rispetto ai 4 mesi standard previsti.
5. I Certificate of Recognition di parte pratica emessi da organizzazioni a Parte 147 sono valutati, di norma, in accordo ai seguenti criteri:

- 1) Nel caso l'elemento pratico sia di 4 mesi il certificato viene accettato senza ulteriori verifiche
- 2) Nel caso l'elemento pratico sia di durata inferiore ai 4 mesi, ma sia accompagnato da una dichiarazione dell'organizzazione approvata a Parte 147 che si è fatta carico di valutare l'esperienza pregressa del candidato, il certificato viene generalmente accettato senza ulteriori verifiche
- 3) Nel caso l'elemento pratico sia di durata inferiore ai 4 mesi e non vi sia stata una valutazione dell'esperienza pregressa del candidato da parte dell'organizzazione approvata a Parte 147, il certificato può essere accettato, ma l'ENAC valuta la necessità di un eventuale periodo supplementare di "practical element" da effettuarsi presso un'organizzazione approvata a Parte 147 oppure tramite un On The Job training integrativo da effettuarsi presso imprese di manutenzione approvate a Parte 145, utilizzando il presente modulo MEP.

Per quanto riguarda il punto 3 è importante sottolineare che l'elemento pratico di due 2 settimane presente a catalogo di molte organizzazioni di addestramento approvate a Parte 147 non dà diritto all'automatica estensione della LMA da parte dell'ENAC in quanto l'elemento pratico svolto soddisfa solo parte dei requisiti applicabili all'estensione di una LMA e potrebbe non essere adeguato al singolo candidato in termini di durata e contenuti.

In questo caso l'ENAC effettua una valutazione "case by case" prendendo in considerazione la durata ed il contenuto dell'elemento pratico (AMC 66.A.45 (d) 5) alla luce dell'esperienza di manutenzione precedente documentata.

Modalità di utilizzo del modulo

L'ENAC pubblica il presente modulo al fine di semplificare il processo di approvazione dell'elemento pratico richiesto dalla 66.A.45.

L'uso del presente modulo non è quindi obbligatorio ma è da tener presente che il suo utilizzo consente all'ENAC una valutazione rapida ed efficace, con conseguente riduzione dei tempi del processo e delle spese ad esso associate.

Il modulo è costituito da:

Sezione A: **Richiesta** di approvazione e **dichiarazione della durata globale**

Sezione B: **Argomenti e relativa durata** del programma di addestramento strutturato

Lista degli istruttori/supervisor; **Firme** di responsabilità; **Dettagli** dell'assessor

Sezione C: **Dettaglio** del programma di addestramento Strutturato (diviso in una parte preventiva ed una consuntiva)

Sezione D: **Verbale per l'assessment** finale (disponibile nelle versioni italiana ed inglese)

La richiesta di approvazione del programma di addestramento va inviata all'ENAC inviando il frontespizio del modulo MEP ed i relativi allegati secondo le modalità indicate nel sito Internet dell'ente (www.enac-italia.it).

L'ENAC non può dare seguito a domande incomplete o compilate in maniera errata o che non rientrino nella casistica sopra illustrata.

L'approvazione del programma di addestramento pratico proposto viene comunicata al richiedente all'indirizzo indicato nella Sez.A; a tale riguardo, al fine di accelerare il processo, si raccomanda di indicare un indirizzo di posta elettronica valido.

Si raccomanda di allegare al frontespizio del MEP:

- le sezioni A, B e C (solo la sezione "preventivo")
- di indicare il nome di un assessor accettabile per l'ENAC, secondo i criteri illustrati successivamente
- di indicare il luogo e la data ove si presume che possa svolgersi la prova pratica (assessment)

Lo sviluppo del programma dell'addestramento pratico deve essere fatto utilizzando le seguenti sezioni:

- 1) definizione della durata globale dell'elemento pratico **sezione A**
- 2) definizione degli argomenti e della relativa durata, lista istruttori, indicazione assessor **sezione B**
- 3) sviluppo delle attività di dettaglio: **sezione C**
- 4) documentazione dello svolgimento dell'assessment: **sezione D**

1) Definizione della durata globale dell'elemento pratico

Il primo passo nella definizione di un programma di addestramento pratico strutturato è quello di definirne la durata complessiva, che deve essere indicata nella sezione A del modulo. La Parte 66 stabilisce che la durata standard dell'elemento pratico è di 4 mesi.

Tale durata può essere però ridotta sino ad un minimo di 2 settimane (per ogni singola categoria/sottocategoria), qualora il richiedente sia in grado di dimostrare una esperienza di manutenzione recente su aeromobili caratterizzati da tecnologia, impianti e motori simili al quello per il quale è richiesta l'estensione. Nel caso di richiesta contestuale di approvazione nelle categorie B1 e B2, il periodo minimo deve tener conto degli argomenti non comuni alle due categorie e pertanto sarà di durata sicuramente superiore alle due settimane.

Nel caso di proposte di programmi di addestramento di durata inferiore a 4 mesi occorrerà indicare nella sezione A gli aeromobili (ed i relativi motori) sui quali il richiedente può dimostrare di avere acquisito esperienza di manutenzione recente. Per esperienza di manutenzione recente si intende un'esperienza acquisita in data non antecedente ai 12 mesi che precedono la data di presentazione della domanda di estensione della Licenza di Manutentore Aeronautico.

L'esperienza di manutenzione recente di cui sopra va documentata, preferibilmente, con un modulo analogo al MERL disponibile sul sito internet dell'ENAC, da allegare al modulo MEP.

Nota 1: l'elemento pratico approvato va svolto integralmente dopo il superamento dell'elemento teorico.

Nota 2: La definizione stessa di "*On the Job Training strutturato*" (addestramento effettuato presso un'impresa di manutenzione approvata a Parte 145) implica che, nel periodo programmato, la persona in addestramento venga distaccata dalle normali attività manutentive e venga dedicata in maniera intensiva alle attività di addestramento finalizzate al conseguimento della nuova abilitazione.

2) Definizione degli argomenti e della relativa durata

Dopo aver definito la durata globale dell'addestramento, per il tramite la sezione A, occorre sviluppare l'indice generale del programma di addestramento.

L'indice deve perciò dimostrare che il programma proposto copra adeguatamente tutti gli argomenti di livello 2 e 3 trattati nel corso teorico.

Nel caso in cui il candidato abbia un'esperienza pregressa documentata su macchine di tecnologia, impianti e motori simili, alcuni degli argomenti potranno essere conseguentemente ridotti od addirittura omessi.

Va programmata un'adeguata selezione di attività di **line maintenance** e di **base maintenance**, sia in termini di durata che di contenuto, tenendo conto che la durata globale dichiarata nella sezione A è una durata effettiva, calcolata su uno standard medio pari ad almeno 6 ore lavorative giornaliere. Le durate dichiarate nella sezione B, pertanto, devono intendersi come le durate effettive richieste per svolgere le attività dettagliate nella successiva sezione C.

Per tale ragione la durata effettiva calendariale del programma di addestramento potrebbe quindi essere maggiore di quella prevista in funzione della effettiva disponibilità dell'aeromobile da sottoporre a manutenzione, così come specificato da GM 66.A.45(d)).

Parte integrante della pianificazione preventiva del corso è la definizione della lista degli istruttori e dei supervisori che si prenderanno cura del percorso formativo del candidato, nonché la proposta del nome dell'assessor. Queste informazioni vanno riportate nell'apposito spazio previsto nella sezione B del presente modulo. Per la individuazione dell'assessor si vedano anche le spiegazioni fornite nei successivi paragrafi.

L'ENAC non approva MEP che in qualunque delle sue sezioni riportino la firma di persone che siano state oggetto di provvedimenti di limitazione, sospensione o revoca, o che siano oggetto di indagine al momento della presentazione. Qualora accada che durante lo svolgimento dell'addestramento pratico descritto nel MEP (e comunque

prima del superamento dell'assessment finale) per una o più delle persone che abbiano apposto la loro firma sul modulo siano stati avviati procedimenti di sospensione/limitazione/revoca ai sensi della circolare NAV-73 il processo viene congelato fino alla conclusione del suddetto procedimento.

3) Sviluppo delle attività di dettaglio del programma

Nella compilazione del programma di addestramento (Sezione C) si raccomanda di tenere presente che le abilitazioni che il candidato intende conseguire sulla propria LMA potrebbero consentirgli di esercitarne i privilegi, potenzialmente, senza specifiche limitazioni, presso qualsiasi impresa di manutenzione approvata in accordo al regolamento (CE) 2042/2003, sia come Certifying Staff di linea, che come Support Staff di Base Maintenance.

Per tale ragione il programma di addestramento tenerne conto e dovrà essere strutturato in maniera da rappresentare una selezione di attività di manutenzione adeguate alla portata complessiva dei privilegi potenzialmente consentiti dalla LMA.

Pertanto il programma dovrà comprendere attività di manutenzione di linea e di base, quali troubleshooting complessi, prove funzionali, l'accensione dell'APU o dei motori, ispezioni dettagliate, montaggi e smontaggi estesi, ed attività sulle strutture.

Non sono accettabili, in generale, programmi che siano strutturati in maniera limitata per adattarsi allo "scope of work" di imprese di manutenzione approvate solo per attività di line maintenance.

Nota: tenuto conto delle interazioni tecnologiche tra i vari impianti dell'aeromobile, l'approvazione dell'elemento pratico intende assicurare la conoscenza complessiva dell'aeromobile, come previsto dall'appendice III della Parte 66, in ciò prescindendo dalla presenza sulla LMA di limitazioni che potrebbero successivamente escludere l'esercizio dei privilegi di cui alla Parte 66.A.20 sul particolare impianto.

Nella compilazione del dettaglio del programma (Sezione C) vanno seguite le seguenti indicazioni:

- Il programma deve essere presentato seguendo l'ordine dei capitoli ATA 100, nessuno escluso
- I capitoli ATA non applicabili allo specifico tipo di aeromobile vanno indicati come nell'esempio successivo (es. aeromobile che non dispone di impianto ossigeno (ATA 35))

A	B	C	D	E	F
I T E M	Cap. ATA	L B I A N S E E	Codifica	Descrizione dell'attività di manutenzione	Impresa presso la quale si prevede di svolgere l'attività
3	35	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	N.A	non applicabile per il tipo di aeromobile	N.A

- I capitoli ATA per i quali non si prevede di effettuare attività di addestramento vanno indicati come nell'esempio successivo, indicandone la motivazione

A	B	C	D	E	F	
I T E M	Cap. ATA	L I N E	B A S E	Codifica	Descrizione dell'attività di manutenzione	Impresa presso la quale si prevede di svolgere l'attività
3	35	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	N.A	nessuna attività prevista (vedi motivazione allegata)	N.A	

Nella colonna D si raccomanda di utilizzare la seguente legenda per codificare le attività, che potrà essere integrata se necessario:

Sigla	significato
ADJ	Adjustment
CTS	Complex Troubleshooting
DOC	Use of Documents
DVI	Detailed Visual Inspection
FOT	Functional Operational Test
LOC	Location Identification of System Components
MEL	Minimum Equipment list item requiring a maintenance procedure
OPC	Operational Check
RIA	Removal Installation Activation
RUP	Troubleshooting requiring APU or Engine run up
SGH	Servicing Ground Handling
SPE	Special Check
TSE	Troubleshooting Exercise
TVC	Carry out through Visual Check / Explanation
SIM	Simulation of maintenance activity

Durante lo svolgimento dell'addestramento strutturato il candidato avrà cura di tenere traccia delle attività eseguite **compilando la parte consuntiva della sezione C** del modulo.

4) Documentazione dello svolgimento dell'assessment

Al termine dell'addestramento strutturato descritto nella sezione C, andrà eseguito il cosiddetto "assessment" (esame pratico). Scopo dell'assessment è quello di verificare che il candidato abbia acquisito un livello di conoscenza pratica del tipo di aeromobile, adeguato alle attività che dovrà esercitare nell'ambito dei privilegi della Licenza.

Per tale motivo l'assessment dovrà prevedere un'adeguata selezione di attività pratiche di manutenzione di linea e di base, tenendo a riferimento la categoria/sottocategoria richiesta. Domande di carattere esclusivamente teorico o nozionistiche o la semplice descrizione "hands-off" di una o più attività di manutenzione non rientrano negli scopi dell'assessment.

Tipicamente l'assessment è costituito da troubleshooting complessi, prove funzionali, risoluzioni di avarie multiple sullo stesso impianto o su più impianti interconnessi, ispezioni dettagliate, montaggi e smontaggi di componenti.

Uno degli obiettivi dell'assessment è quello di verificare l'uso corretto della documentazione tecnica dell'aeromobile; ciò implica un'adeguata conoscenza della lingua in cui tale documentazione è utilizzata a scopo manutentivo.

E' possibile chiedere di sostenere l'assessment una volta che la sezione C del MEP è completa delle registrazioni e delle firme di conferma a consuntivo, che le persone che hanno apposto la loro firma nel MEP siano state identificate tramite la compilazione dell'apposita parte della sezione B, e che sia stata allegata copia dei loro documenti di identità e delle relative LMA. Tali persone devono anche apporre la loro firma nello spazio appositamente previsto nella sezione B a conferma di aver preso coscienza delle eventuali sanzioni in caso di dichiarazioni false o mendaci. La suddetta documentazione deve essere presentata all'assessor con adeguato anticipo prima dell'inizio della prova pratica e viene allegata al verbale dell'assessment (Sezione D) inoltrata insieme al Mod. 19AESA alla struttura dell'ENAC competente.

Individuazione dell'assessor

Per quanto riguarda l'assessor esso è, di norma, una persona già autorizzata, per lo specifico tipo di aeromobile, quale assessor di un'impresa approvata secondo la Parte 147. Nel caso di assessor appartenenti ad imprese approvate a Parte 147 non italiane che intendano svolgere la loro attività in Italia, essi debbono darne comunicazione all'ENAC con adeguato anticipo, in maniera che l'ENAC possa concordare con la Competent Authority dello stato membro le eventuali interventi congiunte.

Qualora venga dimostrato che non sia disponibile un assessor con le caratteristiche sopra citate, l'assessment potrà essere eseguito direttamente da un professionista dell'ENAC, appositamente incaricato, che può avvalersi del supporto di un tecnico esperto proposto eventualmente dall'interessato. La richiesta dell'intervento dell'ENAC va evidenziata nella sezione B del presente modulo. Tale situazione comporta ulteriori oneri per il richiedente come di seguito indicato.

Il tecnico esperto di supporto ha la responsabilità di assicurare che le informazioni riservate relative alla pianificazione dell'assessment con l'ENAC (es. domande di esame) non vengano portate a conoscenza del candidato prima dello svolgimento della prova.

Tranne casi eccezionali, opportunamente motivati, il tecnico esperto di supporto deve avere le seguenti caratteristiche:

- integrità morale
- indipendenza rispetto al candidato da esaminare
- non coinvolgimento nel processo di addestramento del candidato
- conoscenza della lingua italiana e della lingua in cui è scritta la documentazione tecnica dell'aeromobile
- dimostrata capacità di saper effettuare valutazioni degli esaminandi
- conoscenza approfondita della normativa applicabile
- familiarità con le problematiche di Human Factors in maintenance
- possesso di una LMA di Categoria B1 e/o B2 adeguata alla abilitazione da estendere

- almeno 2 anni di esperienza di manutenzione documentata sul tipo aeromobile oggetto della prova (di cui almeno un anno deve essere recente)
- assenza di **qualunque** limitazione specifica sulla LMA (vedi Circolare NAV-68A nel caso di LMA)
- nessun provvedimento a carico di sospensione o revoca della LMA

Per le imprese di manutenzione maggiori (rif. AMC145.A.65(c)), o per le imprese di manutenzione che posseggano anche l'approvazione secondo la Parte 147 per la stessa categoria di aeromobili, l'ENAC può approvare nel MOE un'apposita procedura, per l'effettuazione degli assessment da parte di assessors interni qualificati, in tal caso l'ENAC effettua attività di sorveglianza a campione. I requisiti per tali assessors sono equivalenti almeno a quelli sopra descritti per il "tecnico esperto di supporto". Gli assessment a personale non dipendente dall'impresa andrà autorizzato dall'ENAC caso per caso.

Procedura di assessment

Gli argomenti che sono oggetto dell'assessment vengono decisi dall'assessor e vanno specificati sulla Sezione D del MEP.

Prima dello svolgimento della prova pratica, l'assessor deve avere a disposizione una copia delle sezioni B e C del MEP, compilate nelle sue parti preventiva e consuntiva. Tale documentazione andrà successivamente inviata alla struttura competente dell'ENAC, insieme al verbale di assessment di cui alla Sezione D.

Nel caso l'assessment venga effettuato dall'ENAC è onere del richiedente mettere a disposizione per il tempo necessario indicato dal professionista dell'ENAC incaricato un aeromobile con relativa documentazione tecnica ed attrezzature

Nota: All'assessment non è partecipata, di norma, il del Quality Manager dell'impresa di appartenenza.

In caso di mancato superamento dell'assessment il candidato non potrà ripetere la prova prima che siano trascorsi 30 giorni calendariali, e solo dopo aver effettuato, sotto adeguata supervisione, un programma di riaddestramento non inferiore al 30% della durata totale dell'elemento pratico concordato inizialmente con l'ENAC. Il programma di ri-addestramento dovrà essere focalizzato principalmente sugli argomenti che sono stati oggetto di insuccesso. L'effettivo svolgimento di tale programma dovrà essere documentato tramite un ulteriore modulo MEP adeguatamente compilato.

Estensione della Licenza di Manutentore Aeronautico

L'ENAC estende la Licenza di Manutentore Aeronautico a seguito di presentazione della domanda (Mod.19AESA) alla quale viene allegata tutta la documentazione descritta nel presente documento. E' facoltà dell'ENAC eseguire le verifiche previste dalla Parte 66 anche ai fini di quanto specificato dalla Parte 66.B.500, con particolare riguardo alla possibilità che vengano rilasciate dichiarazioni falsi o mendaci, tenendo anche conto anche di quanto previsto dalla Circolare NAV-73.

Esclusioni dell'ambito di validità della presente procedura

Le disposizioni del presente documento **non** si applicano nel caso di "Practical Elements" compresi nei corsi macchina approvati secondo la Parte 147, a condizione che l'ENAC abbia approvato all'impresa di appartenenza del richiedente una specifica procedura che consenta la valutazione preventiva dei partecipanti ai suddetti corsi in accordo all'AMC 66.A.45 (d).

Le disposizioni del presente documento **non** trovano applicazione nel caso venga richiesta l'inserimento sulla LMA di una abilitazione relativa ad aeromobili "other than large" seguendo le previsioni di quanto stabilito in 66.A.45 (h) (Type Examination following demonstration of practical experience on type); per ulteriori informazioni su questa casistica di estensioni si può fare riferimento al sito Internet dell'ENAC.

Diritti dell'ENAC per il processo di approvazione dell' Elemento pratico:ì

Se la proposta del programma di addestramento viene inviata all'ENAC prima di intraprendere qualsiasi attività dell'elemento pratico (in accordo a quanto raccomandato da GM 66.A.45 (d)) ed essa viene formalizzata tramite l'utilizzo delle sezioni A, B, C e D del modulo MEP, l'ENAC applica **il diritto minimo di un'ora** previsto dal vigente regolamento delle tariffe per ciascuna abilitazione (nell'ambito di ciascuna categoria/sottocategoria).

Nel caso però in cui, per la peculiarità del tipo di aeromobile o dei contenuti proposti o delle modalità della loro esecuzione, l'ENAC dovesse necessitare di maggior tempo per l'analisi della documentazione, le ore di prestazione aggiuntive verranno fatturate al richiedente secondo l'Articolo 20 del vigente regolamento delle tariffe.

Nel caso invece in cui la proposta del richiedente non possa essere immediatamente accettata a causa della inadeguatezza dei contenuti proposti o dell'incompletezza della documentazione presentata, le ore di prestazione aggiuntive verranno fatturate al richiedente secondo l'Articolo 20 del vigente regolamento delle tariffe.

Nel caso in cui l'assessment venga effettuato dall'ENAC si applica un ulteriore diritto minimo di 3 ore, oltre alle spese di missione del professionista incaricato.