



## CIRCOLARE

**SERIE NAVIGABILITA'**

**Data:** 20/11/2007

**NAV-25D**

**Oggetto: Certificati di Aeronavigabilità e Certificati Acustici**

1. **PREMESSA**

Con la pubblicazione del Regolamento (CE) 1592/2002 è stata istituita l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea –(ovvero European Aviation Safety Agency- EASA) che ha assunto il ruolo di autorità dello Stato di Progetto per i singoli Stati membri dell'Unione Europea per gli aeromobili che ricadono nelle categorie identificate nel medesimo regolamento (art. 4(1)). Con la successiva pubblicazione del Regolamento (CE) 1702/2003 sono stati definiti i requisiti e le procedure per la omologazione, per la progettazione, costruzione e certificazione individuale di aeronavigabilità dei prodotti che ricadono nell'ambito di applicabilità del regolamento (CE) 1592/2002.

Ciò premesso ne discende che gli aeromobili immatricolati o da immatricolare in Italia possono essere distinti in due categorie:

1. **Aeromobili EASA** ossia aeromobili che sono soggetti alla regolamentazione di aeronavigabilità EASA ai sensi del Regolamento CE 1592/2002 e dei suoi regolamenti di implementazione (CE) 1702/2003 e 2042/2003. Tali aeromobili sono quelli per cui EASA ha rilasciato un Certificato di Omologazione di Tipo (Type Certificate), quelli il cui Certificato di Omologazione di Tipo rilasciato dagli Stati Membri EASA è ritenuto come rilasciato in accordo al Regolamento (CE) 1702/2003, o quelli con una *Specific Airworthiness Specification*, rilasciata da EASA in accordo al Regolamento (CE) 1592/2002, per supportare un Certificato di Aeronavigabilità Ristretto (reperibili all'indirizzo Internet EASA <http://www.easa.europa.eu>).

*L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è rappresentativa della materia in essa prevalentemente trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere tuttavia desunta dai contenuti di essa.*

2. **Aeromobili non EASA** ossia aeromobili che rientrano nelle tipologie indicate nell'Annesso II al regolamento (CE) 1592/2002 e rimangono soggetti alla pertinente regolamentazione di aeronavigabilità nazionale<sup>1</sup>. Essi sono:
- a. Velivoli "storici", costruzioni amatoriali, aeromobili progettati o modificati esclusivamente per ricerca e sperimentazione o per le forze armate, ecc.;
  - b. qualsiasi aeromobile impiegato dalle Forze Armate, dalla Polizia di Stato, dalla Guardia di Finanza o in servizi similari (ad es. Vigili del Fuoco, Corpo Forestale dello Stato, ecc) che rimane soggetto alle applicabili regolamentazioni nazionali; per questi aeromobili è comunque richiesto che lo Stato assicuri che il progetto, la costruzione, la manutenzione e l'impiego tengano in debito conto per quanto possibile gli obiettivi del Regolamento (CE) No.1592/2002 (riferirsi all'Art. 1).
  - c. Aeromobili che rientrano nelle tipologie indicate nell'Annesso II al regolamento (CE) 1592/2002 omologati da ENAC dopo il 28 Settembre 2003 in accordo al Regolamento Tecnico ENAC.

*Nota: La lista che elenca i tipi di aeromobili che rientrano nell'annesso II al Regolamento CE 1592/2002 è pubblicata sul sito ENAC [www.enac-italia.it](http://www.enac-italia.it). In caso di dubbi sul corretto posizionamento del proprio aeromobile all'interno di una o dell'altra categoria, sia per quelli già immatricolati al 28 settembre 2003 che per quelli da immatricolare successivamente, si raccomanda di far riferimento alla Direzione Prodotti Aeronautici.*

Il Reg. (CE) 1702/2003 (art. 5.1) richiede che, a decorrere dal 28 Settembre 2004, la competente Autorità dello Stato Membro UE rilasci il certificato individuale di navigabilità per gli aeromobili EASA in accordo alle previsioni del capitolo H della parte 21, utilizzando i modelli riportati in appendice a quest'ultima.

Le principali differenze a regime introdotte dai regolamenti CE per le certificazioni individuali di navigabilità (CN), EASA Form 24 e 25, sono di seguito elencate:

- I. il CN EASA ha durata illimitata;
- II. il CN EASA rimane valido fintantoché ad esso è associato un Certificato di Revisione della Aeronavigabilità (*Airworthiness Review Certificate* – ARC – Modello EASA 15) in corso di validità rilasciato in accordo alla parte 21-Allegato I del Reg. (CE) 1702/2003 o alla parte M - Allegato I del Reg. (CE) 2042/2003. In sede di rilascio del Certificato di Aeronavigabilità, l'ARC (Modello EASA Form 15a) è emesso dall'ENAC secondo la parte 21B.325 e relativa *Guidance Material* (GM);
- III. la data di scadenza della validità dell'ARC fissa la data entro la quale deve essere condotta una nuova "revisione della aeronavigabilità" dell'aeromobile (la conformità ad un

<sup>1</sup> Per gli aeromobili, ricadenti nell'Annesso II, per i quali il detentore del certificato di approvazione di tipo non esiste più, e per i quali non è possibile rilasciare un Certificato di Navigabilità ristretto viene rilasciato un Permesso di Volo ENAC.

tipo omologato e sussistenza delle condizioni per un impiego sicuro) ed il cui esito positivo sarà attestato dall'emissione di un nuovo ARC o dall'estensione dello stesso secondo le modalità fissate dalla parte M (vedi Parte M Capitolo I);

- IV. non è più previsto di far riferimento alle suddivisioni di impiego nel Certificato di Aeronavigabilità;
- V. non è più prevista l'emissione della specifica di navigabilità;
- VI. non sono più menzionati gli allegati al Certificato di Aeronavigabilità (ad es. riferimento al manuale di volo);
- VII. è stato sancito che, ai fini esclusivamente degli accertamenti tecnici, si parla di importazione od esportazione degli aeromobili nel caso di trasferimento da un Paese Membro dell'EASA (ovvero Paesi della Unione Europea e Norvegia, Islanda, Svizzera, Liechtenstein) ad un altro al di fuori di essa. Quanto sopra fatto salvo specifici provvedimenti emessi dalla Commissione Europea (ad es. Regolamento 1962/2006 del 21 Dicembre 2006) 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. 1592/2002, 2408/1992, ecc). Informazioni aggiornate al riguardo possono essere reperite nel sito della Commissione Europea, dell'EASA o dell'ENAC.

L'ENAC ha pertanto iniziato da tale data a rilasciare, per le nuove immatricolazioni di **Aeromobili EASA**, le pertinenti certificazioni individuali di aeronavigabilità (CN) e l'associato ARC secondo i modelli EASA Form 24, 25 e 15(a), in luogo dei corrispondenti certificati previsti dal Regolamento Tecnico QUARTO/40 (emendamento 53). Nel far ciò, in accordo all'art. 2 punto 12, si sono utilizzate le corrispondenti procedure nazionali, peraltro equivalenti a quanto richiesto dalla regolamentazione europea, in attesa della piena implementazione della parte M in Italia, da completarsi entro il 28 Settembre 2008.

In tale fase transitoria l'ENAC ha espresso alla Commissione Europea, in applicazione delle previsioni dell'art. 5.3 del Reg. (CE) 1702/2003, la volontà di continuare a rilasciare fino al 27 settembre 2006 i certificati di aeronavigabilità EASA di validità limitata nei termini fissati nel RT ENAC per il corrispettivo CN. Nel rilasciare il certificato di aeronavigabilità EASA, ENAC ha deciso che la scadenza del Certificato di Aeronavigabilità (progressivamente decrescente da triennale ad annuale in accordo ad un piano transitorio predisposto da ENAC al fine di allineare il precedente requisito nazionale al nuovo requisito comunitario) fosse riportata sull'ARC invece che sul certificato. Ciò è basato sulla considerazione che, pur con un differente valore

quantitativo nel transitorio (come consentito nell'ambito delle previsioni dell'art.7.3(a) e (b) di cui ENAC ha comunicato di avvalersi), la durata dell'ARC, così come intesa dalla regolamentazione comunitaria, ha lo stesso significato del periodo di validità del CN, come inteso dal RT ENAC, ossia il termine entro il quale dovrà essere condotta la periodica "revisione della aeronavigabilità" dell'aeromobile. In aggiunta il contenuto e la portata delle verifiche richieste per tale revisione ai sensi del RT ENAC (TERZO/31/H) sono tecnicamente equivalenti a quelli delineati dalla parte 21 o dalla parte M per il rilascio dell'ARC).

Quanto sopra si inquadra nel processo più generale che condurrà ad avere, a decorrere dal 28 settembre 2008, tutti gli aeromobili EASA immatricolati ed operanti in Italia in possesso di un Certificato di Aeronavigabilità secondo capitolo H della parte 21, avente durata illimitata, ARC con durata annuale e la cui continua validità sia garantita in accordo alla parte M.

Le linee guida del processo transitorio, già emesse da ENAC, per la progressiva riduzione della durata dell'ARC e per il rilascio dei nuovi modelli EASA in sostituzione dei precedenti modelli RT 11 del Regolamento Tecnico (in occasione della loro scadenza considerando a tal fine accettabile, ai sensi del 21A.174, il pre-esistente modello di domanda per il loro rinnovo) possono essere ottenute dalla Direzione Operazioni competente.

Per gli aeromobili non EASA di cui al precedente punto 2.a omologati da ENAC in accordo al RT ENAC e da esso ancora considerati idonei per un Certificato di Aeronavigabilità standard, si applicheranno le norme transitorie fissate nel successivo paragrafo 16.4 della presente per la sostituzione dei precedenti modelli RT 11 del Regolamento Tecnico con il nuovo modello ENAC 25 o ENAC 24.

Il periodo entro il quale è richiesta l'effettuazione della revisione della navigabilità continua (riconvalida del CN o rilascio ARC) degli aeromobili è progressivamente ridotto, nel quadriennio Settembre 2004-Settembre 2008, da tre anni ad un anno così come previsto dalla regolamentazione comunitaria secondo le modalità stabilite dall'ENAC.

La regolamentazione comunitaria richiamata nella presente circolare può essere reperita presso il sito EASA all'indirizzo [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)

Il RT ENAC prevede la possibilità di rilasciare certificati di omologazione ad aeromobili ricadenti nell'Annesso II al Reg. (CE) 1592/2002 utilizzando per quanto applicabile i medesimi standard sviluppati dall'EASA e criteri analoghi a quelli introdotti dalla parte 21 del Regolamento 1702/03 sezione B procedure per l'Autorità ovvero, qualora ne ricorrano le condizioni, di mantenerne validi alcuni di quelli rilasciati anteriormente al 28 Settembre 2003 per aeromobili ora considerati ricadenti nel suddetto Annesso II. Pertanto il rilascio e la gestione della validità delle Certificazioni individuale di Aeronavigabilità e ambientali per tali aeromobili avviene utilizzando le

procedure analoghe a quelle previste dalla Parte 21 e Parte M utilizzando i modelli ENAC 24, 25 e 15a.

## 2. APPLICABILITA'

La presente Circolare si applica sia agli **Aeromobili EASA**, nuovi o usati, che rispondono (rif. 21A.173(a)) ad un certificato di omologazione del tipo emesso da EASA in accordo al Reg. 1702/2003, o ad esso ritenuto equivalente ai sensi dell'art. 2 del Reg. 1702/2003, sia agli **Aeromobili non EASA**, nuovi o usati, che rientrano nei termini di applicabilità dell'Annesso II al Reg. 1592/2002, e che risultano essere rispondenti ad un certificato di omologazione del tipo emesso o convalidato da ENAC in accordo al RT ENAC QUARTO/40.

## 3. SCOPO

Scopo della presente circolare è quello di fornire alla persona o organizzazione, a nome della quale l'aeromobile viene registrato in Italia, le istruzioni per richiedere, come applicabile, per detto aeromobile:

- a. il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità Modello EASA Form 25 di cui alla parte 21A.183, ovvero
- b. le interpretazioni e metodi accettabili per il rilascio e la validità continua del Certificato di Navigabilità Standard Modello ENAC 25 di cui al RT ENAC QUARTO/40;
- c. il rilascio del Certificato Acustico modello EASA Form 45 di cui al paragrafo 21A.205 o nel caso di aeromobili che ricadono nell'Annesso II secondo l' ENAC Form 45

I principi e le procedure valide per i Certificati di Aeronavigabilità EASA Form 25 e ENAC Modello 25, salvo quanto espressamente riportato in questa Circolare al paragrafo 13, si intendono applicabili anche ai Certificati di Aeronavigabilità ristretta EASA Form 24 e ENAC Modello 24.

Di seguito si utilizza la sigla CN per indicare entrambe le certificazioni individuali di navigabilità.

Vengono altresì fornite alcune linee guida relative al mantenimento della validità del CN/ARC.

## 4. TITOLARITA'

Ai sensi della Parte 21.A.172 e 21A.203 o come applicabile del Regolamento Tecnico QUARTO/40), ha titolo a presentare la domanda per il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità e laddove applicabile del Certificato Acustico per un aeromobile la persona o l'organizzazione a nome della quale l'aeromobile di cui alla sezione APPLICABILITA' è o sarà registrato.

Tale persona può indicare un suo rappresentante (ad esempio il costruttore, l'organizzazione approvata a Parte M Capitolo G cui è contrattualmente affidata la gestione della navigabilità continua degli aeromobili, ecc.) ad agire per suo conto ai fini della attività oggetto della presente.

Il titolo a rappresentare la suddetta persona od organizzazione deve essere allegato alla richiesta.

Il certificato di aeronavigabilità può essere emesso di norma solo a completamento del processo di immatricolazione dell'aeromobile.

## 5. DOMANDA DI IMMATRICOLAZIONE

Il proprietario dell'aeromobile può inoltrare domanda di rilascio del CN solo dopo aver inoltrato la relativa richiesta di immatricolazione dell'aeromobile a:

ENAC

UFFICIO REGISTRO AEROMOBILI

e-mail: [registro.aeromobili@enac.rupa.it](mailto:registro.aeromobili@enac.rupa.it)

(l'indirizzo, i numeri di telefono e la modulistica possono essere reperiti visitando il sito dell'ENAC [www.enac-italia.it](http://www.enac-italia.it))

*Nota: E' in corso di implementazione un processo di decentralizzazione del procedimento amministrativo di immatricolazione degli aeromobili in virtù del quale è previsto l'invio della richiesta alla Direzione Aeroportuale ENAC competente per territorio, la quale provvede allo svolgimento del procedimento. Per i necessari aggiornamenti sull'argomento si potrà fare riferimento all'indirizzo internet:*

*[http://www.enac-italia.it/UfficioRegistroAeromobili/New\\_2/intro.htm](http://www.enac-italia.it/UfficioRegistroAeromobili/New_2/intro.htm)*

E' da tener presente che mentre può essere ottenuta in tempi brevi la assegnazione di una riserva marche, la assegnazione definitiva delle stesse può aver luogo solamente dopo che sia stata presentata dal richiedente la necessaria documentazione attestante il titolo di proprietà o, nel caso di trasporto pubblico, la piena titolarità all'utilizzo, i requisiti di nazionalità e l'evidenza della deregistrazione dell'aeromobile dal Registro estero (aeromobili usati) o dichiarazione dall'Autorità dello Stato esportatore che lo stesso non è mai stato registrato nel proprio Registro (aeromobili nuovi).

Il richiedente, nella pianificazione delle proprie attività, deve porre la giusta considerazione al tempo necessario alla deregistrazione dell'aeromobile dal Registro dello Stato esportatore ed al fatto che, laddove sia richiesto il rilascio di una dichiarazione di conformità da parte dell'Autorità esportatrice (di cui il Certificato di Navigabilità per l'esportazione (CNE) ne rappresenta una delle possibili forme), l'emissione di quest'ultima sia richiesta ed ottenuta prima della deregistrazione dell'aeromobile.

Contestualmente a tale richiesta all'Ufficio Registro Aeromobili può essere inoltrata la domanda per l'assegnazione del codice per il transponder Modo S installato a bordo dell'aeromobile.

## **PARTE 1 - CERTIFICATI DI AERONAVIGABILITA' (CN) Aeromobili EASA**

Il Certificato di Navigabilità attesta che l'aeromobile è conforme ad una configurazione approvata ed è in condizione per essere impiegato in sicurezza. Il processo di rilascio del CN EASA è disciplinato nel Capitolo H della parte 21. Il rilascio del CN prescinde dalla verifica dei requisiti operativi da soddisfare per le operazioni cui è destinato l'impiego dell'aeromobile (riferirsi paragrafo 10).

### **6. DOMANDA DI RILASCIO CN**

La domanda di rilascio del Certificato di Aeronavigabilità deve essere presentata sull'apposito modello ENAC-21A-174 (disponibile sul sito ENAC) da persona titolata ai sensi del precedente paragrafo 4, o da altro soggetto (ad es. manutentore, impresa CAMO, etc.) da essa delegato, alla Direzione Operazioni ENAC competente per territorio. Le generalità del richiedente devono essere congruenti con quelle del richiedente l'immatricolazione dell'aeromobile, tenendo conto di quanto riportato all'ultimo capoverso del paragrafo 4 della presente.

Al fine di assicurare un rilascio del CN nei tempi auspicati, la relativa domanda deve comunque pervenire all'ENAC almeno due mesi prima della consegna al cliente o del previsto inizio delle operazioni.

Nel caso di aeromobili certificati secondo CS 23 o 27, od equivalenti, per i quali il richiedente possa avere la necessità di far pervenire l'aeromobile disassemblato, egli deve preventivamente concordare le modalità con l'ENAC. Specifica segnalazione deve essere apposta nella documentazione di navigabilità emessa dal costruttore (EASA Form 52) o dalla Autorità esportatrice. Una specifica nota deve essere apposta nella domanda alla sezione ALTRE INFORMAZIONI in essa predisposta. Se non già previste in quelle standard della manualistica di manutenzione, l'aeromobile dovrà essere accompagnato da istruzioni per l'assemblaggio sufficientemente dettagliate per consentire qualsiasi regolazione, triangolazione, e prova a terra ed in volo che fossero necessarie ad assicurare che l'aeromobile una volta assemblato sia conforme alla configurazione approvata. Le operazioni di smontaggio ed assemblaggio devono essere effettuate e deliberate da organizzazioni in possesso delle appropriate approvazioni.

Gli accertamenti ritenuti necessari da parte dell'ENAC per il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità in accordo alla parte 21 sono svolti presso la base di importazione o presso altra base concordata con il richiedente.

Sebbene auspicabile che, laddove possibile, il volo di trasferimento dell'aeromobile avvenga nell'ambito delle marche di immatricolazione dello Stato di provenienza, tuttavia può verificarsi che il richiedente dopo l'immatricolazione in Italia necessiti di trasferire l'aeromobile dal luogo di costruzione/esportazione presso altra base sulla quale poter completare l'adeguamento della

configurazione (a standard di compagnia, ecc) e/o consentire l'esecuzione, quando richiesto, dell'ispezione dell'aeromobile ed eventuale prova in volo ritenute necessarie per il rilascio del CN e/o l'accettazione dell'aeromobile da parte dell'ENAC. Tali attività possono essere consentite nell'ambito di un Permesso di Volo (PV), per gli scopi 7 e 8 del paragrafo 21A.701, le cui modalità di rilascio sono indicate nella Circolare ENAC NAV 32 predisposta in accordo al Capitolo P della Parte 21 e alle relative AMC. In tale circostanza comunque, il modello ENAC-21A-174, barrando in esso la apposita casella e riportando nella casella "Altre informazioni" quanto richiesto nei riquadri 7 e 8 del EASA Form 21, può essere accettato quale richiesta di rilascio di un Permesso di Volo per i suddetti scopi in luogo del previsto EASA Form 21, qualora ricorrano le seguenti condizioni:

1. la responsabilità dell'esecuzione delle attività di volo connesse al Permesso di Volo e del rispetto di tutte le condizioni in esso menzionate o richiamate sia della medesima persona che presenta il modello ENAC-21A-174;
2. la presentazione delle due richieste avvenga contestualmente.

Infine per l'approvazione delle condizioni di volo, eccezion fatta per i casi in cui:

1. essa 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<sup>2</sup> da cui sia possibile rilevarla) o;
2. essa, 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, tipicamente associate alle attività previste nell'ambito Permesso di Volo per gli scopi 7 e 8 del paragrafo 21A.701 del Capitolo P della Parte 21, devono essere proposte a cura del richiedente utilizzando l'EASA Form 18B<sup>2</sup> che va allegato al modello ENAC-21A-174. Per l'identificazione di tali condizioni, il richiedente può far riferimento alle linee guida di compilazione del modello ENAC-21A-174.

In caso di dubbi, la determinazione delle condizioni applicabili in relazione alla specificità del caso può essere effettuata dal richiedente, in co-ordinamento con l'ENAC.

---

<sup>2</sup> Nel caso degli aeromobili ad annesso II saranno utilizzati i rispettivi modelli ENAC



## 7. PROCEDURA PER IL RILASCIO DEL CERTIFICATO DI AERONAVIGABILITA' (CN)

### 7.1 Ammissibilità della richiesta

Il richiedente deve porre particolare attenzione nella compilazione della domanda in tutte le sue parti al fine di garantire che tutte le informazioni in essa richieste siano state fornite. Questo, insieme alla correttezza e completezza delle stesse, rappresenta un elemento determinante per l'ottimizzazione dei tempi necessari allo svolgimento delle attività di verifica da parte dell'ENAC. A tal fine sono state predisposte delle linee guida dettagliate per la compilazione di detta domanda. Nel caso in cui fossero ritenuti necessari ulteriori chiarimenti per la corretta compilazione della domanda, in aggiunta a quelli forniti nelle linee guida e nella presente, è auspicabile che il richiedente contatti con largo anticipo la Direzione Operazioni competente per il rilascio del CN onde evitare possibili disguidi.

Gli aeromobili per i quali è possibile richiedere il rilascio di un certificato di aeronavigabilità EASA Form 25 o EASA form 24 sono quelli omologati da EASA o ritenuti tali in accordo all'Art. 2 del regolamento della Commissione 1702/2003. I tipi rientranti in tali casistiche sono reperibili nel sito web dell'EASA (vedere Aeromobili EASA in premessa).

La documentazione da presentare allegata alla richiesta varia in relazione allo stato dell'aeromobile (nuovo od usato) ed allo Stato di provenienza. Essa è indicata nel paragrafo 21A.174.

In attesa della piena implementazione della Parte M in tutti i settori dell'aviazione nei vari Paesi UE e la stipula da parte della Commissione Europea di propri accordi bilaterali in materia di aeronavigabilità (BAA/BASA) con Paesi terzi, nella nota 6 delle linee guida per la compilazione della domanda di rilascio CN (disponibile sul sito ENAC) sono forniti, per tale fase transitoria ed in accordo a quanto riportato nell'art 2.3 del Reg. 1702/2003 come emendata, ulteriori chiarimenti in merito alle documentazioni di cui ai punti 21A.174(b)(2)(i) and (b)(3)(ii).

Si sottolinea in particolare che prerequisito per l'importazione di aeromobili e loro componenti da Paesi non EASA, è l'esistenza di un accordo BAA/BASA tra l'Unione Europea o l'Italia ed il Paese esportatore, o comunque in accordo all'art 9 del Regolamento 1592/2002.

A tale documentazione deve essere aggiunta quella necessaria per le verifiche richieste dalla parte 21A.183 con particolare riguardo a quelle tese ad accertare la sussistenza delle condizioni per un impiego sicuro dell'aeromobile (ad es. EASA Form 53 quando richiesto, rimozione delle installazioni supplementari temporanee per il volo di trasferimento, registrazioni di manutenzione, ecc.).

Per quanto riguarda la rispondenza al requisito di cui al Paragrafo 21A.175 "Language" della Parte 21, è ritenuto accettabile come riportato nel RT ENAC Quarto/40/B che le documentazioni,

le targhette, le marcature e le altre informazioni richieste dalle Specifiche di Certificazione (Certification Specifications) siano in lingua italiana o in lingua inglese, o laddove applicabile presentate in forma di pittogrammi. La possibilità di accettare documentazioni, targhette, marcature ed altre informazioni richieste dalle Specifiche di Certificazione in una delle altre lingue ufficiali della Unione Europea (ad esempio nel caso di proprietari cittadini italiani appartenenti ad una delle minoranze linguistiche presenti in Italia, ovvero di proprietari cittadini di altro Stato membro dell'Unione Europea, ecc.) può essere valutata da ENAC caso per caso su documentata e motivata richiesta del proprietario: quest'ultimo deve considerare che una eventuale accettazione da parte dell'ENAC potrebbe implicare in taluni casi anche alcune limitazioni di tipo tecnico-operativo.

Le dichiarazioni di conformità di cui ai paragrafi 21A.174(b)(2)(i) and (b)(3)(ii) (ad es. il Certificato di Navigabilità per l'Esportazione - CNE per gli aeromobili nuovi o usati provenienti da Paesi che non sono Membri EASA, ovvero, fino alla piena implementazione della parte M e con le eccezioni di cui alla nota 6 delle linee guida alla compilazione della Domanda di rilascio CN, aeromobili usati provenienti da Paesi che sono Membri UE, ecc.), devono avere una data di rilascio non antecedente i sessanta giorni rispetto alla data in cui perviene all'ENAC, come richiesto dal paragrafo 21A.174(c).

Nei casi in cui l'Autorità esportatrice non emetta tale certificato, alternative accettabili al CNE sono descritte nelle note 6 su menzionata. Qualsiasi deroga o deviazione nella configurazione dell'aeromobile dai requisiti applicabili rilasciata dallo Stato esportatore per l'aeromobile deve essere preventivamente concordata con ENAC e riportata nel CNE o nella dichiarazione di equivalente portata.

*NOTA: Nel caso di Aeromobili Nuovi provenienti da Paesi Membri dell'UE o dell'EASA può accadere che a richiesta del proprietario/esercente, o loro rappresentante, l'Autorità di detto Paese provveda all'emissione del CNE o di altra dichiarazione equivalente. Il rilascio del CNE potrebbe essere richiesto per facilitare un'eventuale futura esportazione al di fuori dell'UE nel caso in cui il relativo BAA/BASA non contempli la cosiddetta "Third Country Provision", ossia con l'intento di fornire all'esportatore la configurazione dell'aeromobile al tempo in cui fu deliberato dal costruttore quale valida base per le attività di dimostrazione della rispondenza al tipo omologato nello Stato importatore (rif. ad es. FAA Order 8130-2). Va comunque chiarito che il rilascio del CNE non è da intendersi come requisito obbligatorio per il rilascio del CN per gli aeromobili nuovi costruiti in uno Stato membro dell'Unione, in quanto l'emissione dello stesso può essere sempre basata sul modello EASA Form 52 rilasciato ai sensi del 21A163(b) o sul modello EASA Form 52 convalidato dalla competente Autorità.*

Al ricevimento della domanda, la Direzione ENAC responsabile degli accertamenti per il rilascio del CN provvede alla valutazione iniziale tecnico amministrativa, individuando nel contempo, il personale tecnico incaricato di effettuare gli accertamenti di cui al paragrafo 21A.183.

Tale valutazione è finalizzata a determinare, relativamente al binomio tipo di aeromobile/certificazione di navigabilità richiesto:

- a. l'assolvimento da parte del richiedente degli oneri amministrativi;
- b. la pertinenza e la correttezza della domanda;
- c. la completezza della documentazione presentata.

Qualora in esito alle verifiche preliminari risultassero necessarie integrazioni, la Direzione ENAC responsabile degli accertamenti per il rilascio del CN provvederà a richiederle all'interessato entro 30 giorni dalla presentazione della domanda ovvero, in caso di valutazione positiva, a concordare con il richiedente i successivi passi del processo.

## **7.2 Accertamenti**

I paragrafi 21B.320 e 21B.325 stabiliscono che l'Autorità effettui gli accertamenti ritenuti sufficienti a giustificare il rilascio dei certificati (ossia a determinare che l'aeromobile sia rispondente al tipo omologato ed in condizioni di impiego sicuro al momento del rilascio del certificato) e tali da non causare ritardi ingiustificati una volta determinato il soddisfacimento dei requisiti previsti. Ne deriva pertanto che la presentazione di documentazione e di evidenze del tipo richiesto ma aventi caratteristiche difformi (ad es. dichiarazione di conformità rilasciata da più di sessanta giorni od ARC scaduto) da quelle richieste nel capitolo H della Sezione A della Parte 21 incide anche in maniera determinante, a causa della necessità di acquisire chiarimenti, integrazioni ed evidenze o la richiesta di lavori aggiuntivi, sulla durata del processo la cui conclusione favorevole non può comunque essere garantita a priori. In ragione di ciò e del fatto che il richiedente in primis, nel presentare la domanda, deve accertare e dichiarare all'ENAC che l'aeromobile risponde ai requisiti applicabili e quindi abbia titolo a ricevere l'appropriato certificato di aeronavigabilità, lo stesso pertanto deve avere cura che la domanda di rilascio del Certificato di Aeronavigabilità sia correttamente compilata e completa di tutte le documentazioni di supporto richieste al fine di favorire l'ottimizzazione delle modalità e dei tempi di esecuzione da parte dell'ENAC degli accertamenti richiesti dalla normativa e illustrati negli aspetti principali nei seguenti paragrafi.

Si deve inoltre provvedere a verificare che siano state fornite dal richiedente le evidenze della rispondenza agli eventuali provvedimenti emessi da ENAC ai sensi delle *flexibility provisions* di cui all'art. 10 del Regolamento (CE) 1592/2002 (ad esempio eventuali Prescrizioni di Aeronavigabilità sul tipo emesse da ENAC ai sensi dell'art. 10.1) se applicabili al caso in esame.

Relativamente agli equipaggiamenti ed installazioni, incluso FDR e CVR, presenti a bordo dell'aeromobile all'atto della sua presentazione all'ENAC (come risultanti dal documento di configurazione dell'aeromobile e/o dalle registrazioni di manutenzione) il richiedente ha la responsabilità di fornire l'evidenza che essi sono:

- i. di tipo approvato da EASA, nel caso di "Aeromobili EASA" o dall'ENAC nel caso di "Aeromobili non EASA" in relazione allo scopo per il quale l'aeromobile deve essere impiegato (questo può desumersi da uno o più dei seguenti documenti/evidenze come applicabile: TCDS, STC, Manuale di Volo approvato e relativi supplementi, specifiche targhette installate in vista del Pilota, limitazioni nella specifica sezione del CN, ecc.);
- ii. installati in modo approvato da EASA, nel caso di "Aeromobili EASA" o dall'ENAC nel caso di "Aeromobili non EASA" (ad es. attestati nel Form 52 e/o Form 53 – release to service Parte 145 od in accordo a Parte M Capitolo H come applicabile, in accordo al RT ENAC per gli aeromobili Annesso II);
- iii. efficienti ed in corrente stato di manutenzione in relazione al programma di manutenzione proposto che tenga conto della dichiarata destinazione d'uso dell'aeromobile.

Ovviamente, le installazioni non possono essere modificate senza l'approvazione di EASA, nel caso di "Aeromobili EASA" o dell'ENAC nel caso di "Aeromobili EASA".

Nell'ambito di quanto sopra rientrano le verifiche:

- sugli apparati di radio comunicazione installati a bordo e la loro omologazione da parte del Ministero delle Comunicazioni al fine di emettere la raccomandazione per il rilascio della Licenza di esercizio della Stazione Radio a cura del Ministero delle Comunicazioni.
- sulle eventuali installazioni richieste per l'ottenimento della certificazione di tipo dell'aeromobile per l'impiego in specifiche tipologie di operazioni (ad es. VRF, IFR, BRNAV, impiego di condizioni di bassa visibilità, RVSM, ETOPS, ecc.).

Deve essere fornita inoltre evidenza delle verifiche per la presenza delle relative targhette e marcature (rif. Allegato 1 alla presente Circolare).

Qualora sussistessero dubbi sull'approvazione di tipo (mancanza di uno degli elementi identificativi sopra menzionati) dell'installazione degli equipaggiamenti quale presupposto per un eventuale impiego dell'aeromobile nei suddetti tipi di operazioni, questi dovranno essere opportunamente segnalati con largo anticipo alla Direzione Operazioni competente al fine di determinare il reale stato di approvazione e le eventuali azioni correttive (ad es. introdurre le opportune annotazioni/limitazioni nella casella limitazioni del CN o in un documento in esso richiamato).

Eventuali inefficienze di natura temporanea a carico di apparati e/o equipaggiamenti (ad es. avarie o mancata esecuzione di interventi manutentivi) che compromettano la conformità alla configurazione omologata per una specifica idoneità di volo (fermo restando la sussistenza delle condizioni minime per l'impiego, sempre riportate sul Manuale di Volo), dovranno essere opportunamente evidenziate tramite l'apposizione delle relative ed opportune targhette operative rivolte al pilota e con l'effettuazione delle registrazioni sui libretti come applicabile.

Fermo restando quanto contenuto nel successivo capitolo 10, i seguenti paragrafi identificano i principali accertamenti che sono o potranno essere effettuati in funzione delle diverse provenienze e tipologie dell'aeromobile. Ulteriori considerazioni di dettaglio ed esempi sono forniti nell'allegato 1 alla presente.

#### *7.2.1 Aeromobili nuovi costruiti in uno Stato Membro EASA*

La portata ed il significato del modello EASA Form 52 ed i privilegi ad esso collegati, derivanti dagli obblighi assunti dal costruttore approvato secondo la Parte 21 Capitolo G (POA) e, nel caso di organizzazione di costruzione autorizzate ai sensi della parte 21 Capitolo F, dalla validazione di esso da parte della competente Autorità (rif. rispettivamente a 21A.165(c)1 e 21A.130.(b)1 e 2), implicano per l'autorità dello Stato di Registrazione che la verifica ai sensi del 21A.183.1 e 21B.320, sia incentrata principalmente nella verifica della correttezza nella compilazione e la completezza del modello EASA Form 52<sup>3</sup>, nonché la completezza della eventuale documentazione a supporto presentata o disponibile, tenendo conto di quanto riportato nella Parte 21 nei paragrafi 21A.129 e 21A.165, nell'appendice VII e nelle AMC/GM al 21A.129(c), 21A.130(b) e, 21A.165), predisposta dal costruttore per assicurare quanto richiesto nelle GM no.2 e 3 al 21A.129(c) e GM no.2 e 3 al 21A.165(c). A quest'ultimo riguardo si sottolinea che, seppur non rientri tra gli scopi del Modello EASA Form 52 quello di includere sistemi ed equipaggiamenti richiesti dalle regolamentazioni operative applicabili nello Stato di Registrazione per la specifica tipologia di attività e condizioni di volo in cui si intende impiegare l'aeromobile, tuttavia la loro installazione può essere segnalata nel Blocco 10 del EASA Form 52 anche al fine di quanto riportato nel successivo paragrafo 10 della presente Circolare.

---

<sup>3</sup> Nel caso in cui sia ancora fornito un certificato di Navigabilità per l'Esportazione o dichiarazione di conformità equivalente, l'originale di tale documento sarà consegnato e conservato agli atti presso la Direzione Operazioni

Risulta pertanto di fondamentale importanza che il proprietario identifichi adeguatamente al costruttore, nel contratto di acquisto e nella specifica di fornitura dell'aeromobile, l'insieme dei requisiti nazionali operativi applicabili per un corretto rilascio dell'EASA Form 52 (ad esempio quelli relativi all'apposizione delle marche di nazionalità e di immatricolazione, al rilascio delle Licenza di Esercizio della Stazione Radio, agli equipaggiamenti di emergenza, a quelli connessi con il tipo di impiego previsto).

Qualora ci fossero significativi ritardi tra l'esecuzione dell'ultima attività produttiva ed la presentazione all'ENAC dell'EASA Form 52, si deve verificare che siano rese disponibili le opportune evidenze relative alle operazioni di immagazzinamento, di preservazione e manutentive eseguite sull'aeromobile e sulle parti di esso sin dal termine della produzione (EASA Form 53 e/o registrazioni sui libretti).

L'ispezione dell'aeromobile è di norma prevista da parte dell'ENAC nei seguenti casi:

- a. nel caso di aeromobile prodotto da un costruttore italiano approvato in accordo alla Parte 21 Capitolo F e presentato all'ENAC per la validazione dell'EASA Form 52;
- b. qualora ritenuto necessario dall'ENAC in esito all'analisi documentale,
- c. nel caso di primo aeromobile del tipo per il quale è richiesta l'immatricolazione in Italia;
- d. nei casi in cui la domanda di rilascio del CN sia stata presentata trascorsi i sessanta giorni dalla data di rilascio del Form 52 o della validazione di esso da parte dell'Autorità, e l'aeromobile non sia rimasto nel pieno controllo del costruttore;
- e. nel caso in cui l'EASA Form 52 sia presentato da persona diversa dal costruttore e l'aeromobile non sia rimasto nel pieno controllo del costruttore o di un'organizzazione approvata secondo Parte M capitolo G o, come applicabile, secondo Parte M capitolo F o Parte 145;
- f. nel caso in cui siano intervenuti eventi (ad es. inconvenienti, attività manutentive, ecc.) successivi all'emissione dell'EASA Form 52 o della validazione di esso da parte della Autorità competente che a giudizio dell'ENAC ne abbiano compromesso la validità;
- g. qualora ritenuto necessario dall'ENAC, nell'ambito delle attività di monitoraggio sulla flotta nazionale;
- h. qualora rientri nell'elenco degli aeromobili per cui è prevista la visita come audit di prodotto/processo (ad es. immissione in flotta per un impiego dell'aeromobile in attività per le quali è richiesta un'apposita certificazione operativa, acquisizione contratto per la gestione tecnica dell'aeromobile, ecc.) nell'ambito del programma di

sorveglianza di un'organizzazione approvata ENAC in accordo alla Parte M Capitolo G;

- i. qualora rientri nell'elenco degli aeromobili per cui è prevista la visita come audit di prodotto nell'ambito del programma di sorveglianza di un'organizzazione di produzione italiana approvata in accordo alla Parte 21 Capitolo G.

Per aeromobili non provenienti da costruttore italiano la suddetta visita può essere posticipata all'arrivo dell'aeromobile in Italia, qualora gli opportuni elementi di giudizio siano desumibili in via preliminare dalla approvazione di tipo e/o da quanto attestato dal costruttore stesso nel Form 52. In tale caso il richiedente deve presentare domanda di rilascio di permesso di volo per il trasferimento.

#### *7.2.2 Aeromobili nuovi costruiti fuori da uno Stato Membro EASA*

Gli accertamenti sono finalizzati a verificare:

1. la correttezza e la completezza delle informazioni riportate nel Certificato di Aeronavigabilità per l'Esportazione, o nella dichiarazione scritta di analogo portata rilasciata dall'Autorità esportatrice, in accordo a quanto previsto nel pertinente accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità (BAA/BASA) firmato dallo Stato esportatore con la Commissione Europea e relative procedure di implementazione, o in mancanza di esso, con l'Italia o, in sequenza, con altro Stato dell'UE. In particolare la dichiarazione deve riportare l'esplicito riferimento della rispondenza dell'aeromobile al Certificato di Omologazione di tipo emesso da EASA, laddove esistente, ovvero ad altro Certificato di Omologazione di tipo ritenuto accettabile da EASA in accordo al regolamento (CE) 1702/2003, come revisionato. A tale riguardo la suddetta documentazione deve evidenziare tutte le deviazioni dai termini dell'accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità (BAA/BASA) – *exceptions* – e per le quali deve essere stata ottenuta da ENAC evidenza dell'accettazione.
2. la completezza della documentazione predisposta dal costruttore a supporto della rispondenza al tipo omologato e della sussistenza delle condizioni per un impiego sicuro dell'aeromobile e per la gestione della navigabilità continua dello stesso da parte del responsabile ai sensi del paragrafo M.A.201. La documentazione normalmente prodotta dal costruttore consiste in:
  - a. specifica di configurazione dell'aeromobile con le evidenze dell'approvazione EASA per tutte quelle modifiche che non rientrano nella applicabile certificazione di tipo rilasciata da EASA ;
  - b. identificazione dell'aeromobile in accordo al Capitolo Q della Parte 21;

- c. registrazioni per l'identificazione di eventuali prodotti parti o pertinenze che non sono nuove, o sono state fornite dall'acquirente o dal futuro operatore, con particolare riguardo a motori, eliche (incluse pale e mozzi), parti critiche (ad es. parti a vita limitata, CMR, ecc);
- d. registrazioni per l'identificazione della posizione e del serial number di tutti i componenti significativi (ad es. parti serializzate, parti soggette ad interventi ispettivi obbligatori, parti soggette a TBO, ecc.) ivi inclusi quelli sopra menzionati;
- e. Libretti aeromobile, motore, elica e schede tecniche per le altri parti di cui al precedente punto a.;
- f. Rapporto di pesata e bilanciamento dell'aeromobile unitamente alla lista degli equipaggiamenti installati e, come applicabile, lo schema di caricamento dell'aeromobile;
- g. registrazioni sulle parti mancanti o relative ad eventuali difetti che non interessano la navigabilità dell'aeromobile;
- h. evidenza della disponibilità, in modo appropriato in relazione alla corrente configurazione dell'aeromobile, della documentazione necessaria ai fini della successiva gestione dell'aeronavigabilità (ad es. Manuali di Manutenzione, Part Catalogue, Wiring Diagram Manual, ecc. );
- i. se applicabile del documento MMEL per la predisposizione della MEL relativo alla configurazione dell'aeromobile;
- j. Registrazioni di manutenzione (incluse lubrificazioni e servicing, regolazione e controllo delle superfici mobili e dei sistemi inerziali e direzionali) che dimostrino il completamento delle opportune attività di manutenzione in relazione alla attività di volo già effettuata ed a quanto previsto come applicabile dal MRB Report o dalle istruzioni di manutenzione per assicurare la navigabilità continua dell'aeromobile predisposte dal costruttore;
- k. Dislocazione, numero ed identificazione degli eventuali equipaggiamenti di emergenza richiesti quali salvagente, battelli di salvataggio, e di quegli elementi di equipaggiamento richiesti dalle regolamentazioni di impiego italiane applicabili per la specifica tipologia di attività e condizioni di volo in cui si intende impiegare l'aeromobile e per il rilascio della licenza di esercizio della stazione radio (rif. Paragrafo 10 della presente Circolare) ecc.;
- l. Manuale di Volo approvato ed appropriato in relazione alla configurazione dell'aeromobile per il quale si richiede il rilascio del CN;



- m. Evidenza da cui risulti che le marche di immatricolazione siano state apposte sull'aeromobile in accordo al pertinente regolamento ENAC (conforme all'ICAO Annesso 7);
  - n. laddove applicabile evidenza della certificazione acustica posseduta dall'aeromobile rilasciata da EASA o dallo Stato di Progetto o da altra Autorità riconosciuta da ENAC da cui poter desumere le informazioni per la corretta compilazione del Certificato Acustico;
  - o. Status Prescrizioni di Aeronavigabilità cellula, motori, eliche ed equipaggiamenti;
  - p. Status Service Bulletins (SSBB) e altre istruzioni per la navigabilità continua emesse dalle organizzazioni detentrici del progetto di tipo cellula, motori, eliche ed equipaggiamenti;
  - q. Dettagli sulle eventuali installazioni che dovranno essere rimosse prima del rilascio del CN (ad es. modifiche temporanee per l'impianto carburante o di radio navigazione per consentire il trasferimento in volo dell'aeromobile);
  - r. RegISTRAZIONI sulle manutenzioni e relative riammissioni in servizio eseguite dal costruttore dopo la delibera dell'aeromobile da costruzione e prima della presentazione dello stesso all'Autorità esportatrice per l'emissione del Certificato di Navigabilità per l'esportazione o dichiarazione di conformità equivalente;
  - s. Software criticality list (se applicabile);
  - t. Rapporto di prova in volo.
3. l'ispezione dell'aeromobile è prevista di norma da parte dell'ENAC nei seguenti casi:
- a. qualora ritenuto necessario dall'ENAC in esito all'analisi documentale, da estendersi anche al periodo di tempo tra il rilascio delle dichiarazioni di conformità e la presentazione all'ENAC, svolta ai sensi del precedente punto 2;
  - b. nel caso di primo aeromobile del tipo per il quale è richiesta l'immatricolazione in Italia
  - c. nei casi in cui la domanda di rilascio del CN sia stata presentata trascorsi i sessanta giorni dalla data di rilascio del certificato di navigabilità per l'esportazione, o dichiarazione di conformità equivalente, ecc.);
  - d. nel caso in cui siano intervenuti eventi (ad es. inconvenienti, attività manutentive, ecc.) successivi all'emissione della dichiarazione emessa dall'Autorità esportatrice che a giudizio dell'ENAC ne abbiano compromesso la validità;
  - e. qualora ritenuto necessario dall'ENAC, nell'ambito delle attività di monitoraggio sulla flotta nazionale;

- f. qualora rientri nell'elenco degli aeromobili per cui è prevista la visita come audit di prodotto/processo (ad es. immissione in flotta per un impiego dell'aeromobile in attività per le quali è richiesta un'apposita certificazione operativa, acquisizione contratto per la gestione tecnica dell'aeromobile, ecc.) nell'ambito del programma di sorveglianza di un'organizzazione approvata ENAC in accordo alla Parte M Capitolo G.

Qualora la visita per il rilascio del CN non possa avvenire presso il costruttore, è richiesto che l'aeromobile sia reso disponibile all'ENAC presso un'idonea organizzazione (ad es. ditta di manutenzione, organizzazione approvata secondo Capitolo G della Parte M) al fine di consentire che le necessarie verifiche possano essere effettuate con efficacia da parte dell'ENAC. In tale caso il richiedente deve presentare domanda di rilascio di permesso di volo per il trasferimento secondo le indicazioni riportate nel precedente paragrafo 6.

### *7.2.3 Aeromobili usati provenienti da uno Stato Membro dell'EASA*

In questo caso il richiedente in accordo al paragrafo 21A.174 deve includere nella richiesta il precedente certificato di aeronavigabilità (originale o copia conforme) con allegato l'ARC in corso di validità rilasciato in accordo alla parte M.

Il richiedente deve provvedere a far apporre da appropriata Ditta di Manutenzione le marche di nazionalità e di immatricolazione ad esso assegnate e far eseguire le eventuali attività di manutenzione previste nel programma di fasatura, concordato con ENAC, (vedi paragrafo 10 seguente), allegandone le evidenze alla domanda di rilascio del Certificato di Aeronavigabilità.

Il richiedente deve inoltre provvedere ad informare tempestivamente, fornendone evidenza all'ENAC, l'Autorità del precedente Stato di Registrazione del trasferimento dell'aeromobile al fine di consentire l'appropriato trasferimento delle informazioni tra le due autorità durante il processo necessario al rilascio del Certificato di Aeronavigabilità (rif. M.B.105 e relativa AMC).

Gli accertamenti condotti dall'ENAC sono analoghi a quelli previsti nel precedente punto 7.2.1, considerando il precedente Certificato di Aeronavigabilità, l'ARC associato in corso di validità e le registrazioni di manutenzione e d'impiego in luogo del EASA Modello 52, con particolare riguardo alle attività manutentive effettuate in relazione all'attività di volo registrata, dall'ultima revisione dell'aeronavigabilità eseguita ed attestata dall'ARC allegato alla domanda.

Nel caso l'aeromobile pervenga in Italia, prima del 28 Settembre 2008, senza un ARC rilasciato in accordo alla Parte 21 e/o Parte M o con ARC scaduto o non più valido, il richiedente deve adottare di norma le procedure previste per gli aeromobili usati provenienti da Stati che non sono Membri dell'EASA. In tali casi l'ENAC conduce di norma verifiche analoghe a quelle previste nel

successivo punto 7.2.4, valutando caso per caso la possibilità di adottare differenti approcci in relazione ad alcuni specifici aspetti.

#### *7.2.4 Aeromobili usati provenienti da uno Stato che non è Membro dell'EASA*

In questi casi, il richiedente in accordo ai paragrafi 21A.174 e M.A.904 deve richiedere, dandone relativa comunicazione all'ENAC secondo le tempistiche previste dalla AMC M.A.904(a)-1, ad una impresa appropriatamente approvata in accordo al capitolo G della Parte M (CAMO) in possesso del privilegio M.A.711(b) di:

- I. sottoporre l'aeromobile al complesso delle attività previste dal paragrafo M.A.710 (Revisione della Aeronavigabilità), e nelle relative AMC, e come determinate in accordo alla AMC M.A.904 (a)-2.;
- II. eseguire, se in possesso delle previste approvazioni, o far eseguire qualsiasi attività risultasse necessaria in esito alla verifica su menzionata, ivi incluse l'insieme delle attività per l'introduzione dell'aeromobile in flotta e/o nell'ambito del programma di manutenzione identificato per l'aeromobile, e;
- III. predisporre la raccomandazione prevista ai sensi della M.A.904 e relative AMC.

L'ENAC conduce gli accertamenti previsti dal paragrafo M.B.901 e dalla relativa AMC. Nel caso in cui l'ENAC ritenga necessario effettuare ulteriori accertamenti (che possono includere una ispezione dell'aeromobile od anche una parziale o completa revisione della aeronavigabilità dell'aeromobile) ne dà informazione, con adeguato anticipo, alla organizzazione che ha emesso la raccomandazione in modo che possa organizzarsi per fornire il supporto richiesto (Vedi ultimo sottoparagrafo del M.A.901).

In mancanza di appropriate organizzazioni approvate in accordo alla parte M Capitolo G con gli appropriati privilegi, il complesso delle attività previste dal paragrafo M.A.710 (Revisione della Aeronavigabilità) e determinate secondo la AMC M.A.904(a)-2, è condotto direttamente dai professionisti incaricati dell'ENAC tenendo conto di quanto riportato nella nota 6 delle Linee Guida allegate alla Domanda di Rilascio Modello 21A.174. L'ENAC conduce di norma accertamenti analoghi a quelli previsti nel precedente punto 7.2.2 sulla base del certificato di Navigabilità per l'esportazione, o dichiarazione di conformità equivalente, ed avendo a riferimento anche i tempi di servizio accumulati dall'aeromobile. In tale casistica l'ENAC effettua gli accertamenti necessari al fine di verificare la conformità ad una configurazione approvata da EASA ed accertare l'esistenza di condizioni di impiego sicuro, ivi compresa la visita tecnica e la prova in volo dell'aeromobile di cui al successivo paragrafo 7.2.6 da effettuarsi presso idonea organizzazione, identificata dal richiedente, ed in grado di garantire l'adeguato supporto tecnico di cui all'M.A.901. In tale circostanza, per ottimizzare le tempistiche connesse al processo di

verifica da parte dell'ENAC, è raccomandato che la suddetta organizzazione sia una ditta di manutenzione con le appropriate abilitazioni e che la stessa si co-ordini con la Direzione Operazioni competente al fine di concordare l'idoneo percorso di attività preparatorie e verifiche.

#### *7.2.5 RegISTRAZIONI di manutenzione dell'aeromobile*

L'utilizzo di un formato standardizzato per il trasferimento della documentazione sulle registrazioni di manutenzione e di servizio è estremamente raccomandato per facilitare le operazioni di verifica da parte sia del richiedente il rilascio del CN, o come applicabile della CAMO cui è stato contrattualmente affidato il compito di predisporre la raccomandazione per il rilascio del CN (che può coincidere con quella cui è o sarà affidata la gestione della navigabilità continua) e dell'ENAC in occasione del trasferimento dell'aeromobile. Tale documento deve essere allegato alla richiesta inoltrata all'ENAC.

L'insieme delle registrazioni di dettaglio delle operazioni di manutenzione eseguite sull'aeromobile e sulle sue parti prima dell'arrivo in Italia è conservata dal proprietario dell'aeromobile o dall'organizzazione CAMO da esso individuata e rese disponibili al professionista ENAC incaricato degli accertamenti per le verifiche ritenute necessarie.

Un formato raccomandato per la presentazione delle registrazioni di manutenzione e di servizio è quello illustrato nella Circolare NAV 19 (vedi anche Appendice A alla Parte VIII dell'ICAO Doc. 9642-AN/941 "Continuing Airworthiness Manual").

#### *7.2.6 Visita dell'aeromobile e prove in volo*

Ogni qualvolta è prevista da parte dell'ENAC l'esecuzione di verifiche dirette sull'aeromobile ai sensi del paragrafo M.B.902, il richiedente si impegna a rendere disponibile l'aeromobile ed a provvedere a mettere a disposizione dell'ENAC:

- l'aeromobile in condizioni tali da consentire l'accesso alle strutture, impianti e comandi;
- il personale e i mezzi di controllo richiesti dall'ENAC per gli accertamenti;
- il certificato di aeronavigabilità e l'ARC;
- il quaderno tecnico di bordo ove applicabile;
- il libretto dell'aeromobile, dei motori e delle eliche aggiornati, ed i relativi allegati, o sistema equivalente di registrazioni accettato nel Paese esportatore o indicato nell'accordo Bilaterale di riferimento;
- le registrazioni relative alle altre parti dell'aeromobile;
- i manuali di manutenzione dell'aeromobile e sue parti;
- il personale di condotta e l'aeromobile, ai fini dell'effettuazione della prova in volo.

La visita fisica dell'aeromobile è condotta da ENAC in accordo a quanto previsto dal paragrafo M.A.710 e relative AMC (per ulteriori dettagli vedi anche allegato 1).

La prova in volo è di norma eseguita dall'ENAC:

1. nel caso di aeromobile di cui al precedente punto 7.2.4;
2. nel caso di aeromobile di cui al precedente punto 7.2.3 non proveniente da un periodo di corrente stato di utilizzazione (ad esempio con ARC scaduto, ecc.);
3. nel caso di aeromobile che pervenga in Italia disassemblato o per il quale siano intercorsi eventi o situazioni che, a giudizio dell'ENAC, rendono superato il rapporto di prova in volo emesso dal costruttore (ad esempio trascorsi i sessanta giorni dal rilascio del EASA Form 52 o della dichiarazione di conformità emessa dall'Autorità esportatrice, per interventi manutentivi resisi necessari a seguito di inconvenienti significativi durante il volo di trasferimento, introduzione di modifiche significative successivamente all'emissione della dichiarazione di conformità o nel corso della richiesta revisione dell'aeronavigabilità, ecc) o dalla organizzazione che ha raccomandato il rilascio dell'ARC;
4. quando sia ritenuto necessario dall'ENAC (ad esempio a seguito di carenze emerse nel corso della verifica condotta sia documentale che fisica sull'aeromobile la cui eliminazione può essere verificata durante un volo prova, ovvero quando il volo prova è parte delle attività connesse con il monitoraggio della flotta.

L'esecuzione del volo prova avviene secondo quanto specificato nel Capitolo III/31/F del Regolamento Tecnico dell'ENAC. In mancanza di linee guida in materia fornite da EASA, tali linee guida si applicano anche per gli aeromobili EASA. Al termine del volo prova, il relativo rapporto, firmato dal pilota che ha condotto il volo, viene acquisito agli atti.

Le prove di volo possono essere effettuate se inserite nell'ambito del processo di sorveglianza di un'organizzazione di produzione italiana approvata secondo Parte 21 Capitolo G (ad esempio in caso di rilascio di primo CN per un nuovo tipo di aeromobile, modello derivato o in caso di modifiche maggiori significative) o nel caso di rilascio di CN sulla base di un EASA Form 52 rilasciato da un'organizzazione di produzione italiana approvata secondo Parte 21 Capitolo F quando ritenuto necessario dall'ENAC.

Qualora ricorrano le condizioni per le quali sia di norma prevista la prova in volo da parte dell'ENAC e non si è in presenza di un certificato di aeronavigabilità valido, il richiedente provvede a contrassegnare sul modello ENAC-21A-174 l'apposita casella per richiedere il rilascio del Permesso di Volo scopi 7 e 8 come applicabile, allegando l'opportuno modello EASA Form 18B.

### 7.2.7 Emissione del Certificato di Aeronavigabilità e dell'ARC

A seguito di esito positivo degli accertamenti l'ENAC emette il Certificato di Aeronavigabilità modello EASA Form 25 (o come applicabile EASA Form 24) e l'associato ARC utilizzando il modello EASA 15a.

Il Certificato di Aeronavigabilità ha validità illimitata a patto che siano verificate le condizioni di cui al 21A.181(a) e risulta trasferibile con l'aeromobile nei termini previsti al paragrafo 21A.179.

Il Certificato di Aeronavigabilità può essere emendato o modificato solamente dalla competente Autorità dello Stato di Registrazione 21A.177.

L'ARC associato al Certificato di Aeronavigabilità ha durata annuale salvo la possibilità per l'ENAC di identificare una durata inferiore in presenza di motivi di sicurezza (rif. M.A.904)

*Nota: nella fase transitoria, 28 Settembre 2004 - 28 Settembre 2008, di introduzione del Certificato di Aeronavigabilità con validità illimitata con associato ARC (nuove emissioni od in sostituzione dei precedenti formati in accordo alla regolazione nazionale pre-esistente), quest'ultimo può essere stato emesso dall'ENAC, in alcuni casi, con durata superiore o inferiore all'anno al fine di consentire la graduale transizione dalla regolamentazione nazionale a quella dell'Unione Europea (Parte 21 e Parte M), in accordo al piano di transizione approvato ENAC.*

Nel caso di cui al precedente paragrafo 7.2.3, qualora l'aeromobile fosse in possesso di un Certificato di Aeronavigabilità EASA modello 25 con associato ARC Modello 15a rilasciato in accordo alla parte 21 e M, come applicabile, l'ENAC emette il proprio certificato di aeronavigabilità mentre l'ARC precedentemente posseduto dall'aeromobile rimane valido sino alla sua scadenza. L'ENAC provvede a sostituire le precedenti marche di nazionalità e di immatricolazione presenti sull'ARC con quelle italiane, validando la variazione con timbro e firma. Il proprietario/esercente dell'aeromobile non può intraprendere nessuna attività di volo con l'aeromobile interessato prima che questa variazione sia stata introdotta sull'ARC (rif. AMC M.A.903 (b)).

## 8. CERTIFICATO ACUSTICO

La Domanda di rilascio CN (Modello ENAC-21A-174), per aeromobili ricadenti nell'applicabilità della presente circolare e nei termini delineati nello schema di applicabilità per la certificazione acustica riportato nel paragrafo 10 dell'allegato 1 della presente, può essere utilizzata anche come richiesta di rilascio del Certificato Acustico (EASA Form 45, ENAC Modello 45). Il richiedente deve fornire le informazioni previste al paragrafo 21A.204(b) riportandole nel blocco 10 del Modello ENAC-21A-174. Per gli aeromobili EASA il Certificato acustico è emesso contemporaneamente al Certificato di aeronavigabilità (EASA Form 25-Certificato di

Aeronavigabilità, EASA Form 24-Certificato di Aeronavigabilità ristretto, o equivalenti modelli ENAC) utilizzando il modello EASA Form 45.

Le “*noise information*” richieste al punto 21A.204(b)(1)(ii) e 21A.204(b)(2)(i) sono riportate nei documenti richiamati nei seguenti punti 1 e 2.

1. EASA Type Certificate Data Sheet for Noise TCDSN (tali certificati sono reperibili sul sito EASA alla pagina <http://www.easa.eu.int> );
2. nel sito EASA sono riportati i tipi di aeromobili per i quali l’Agenzia ha determinato i livelli di rumore approvati;

Nel caso di aeromobili EASA non ancora elencati nei data base EASA richiamati al precedente punto ma per i quali la rispondenza ai requisiti dell’annesso ICAO n. 16 Volume I è comunque richiesta, il richiedente il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità deve fornire alla Direzione Operazioni ENAC competente le opportune documentazioni necessarie ad identificare le “*noise information*” richieste al punto 21A.204(b)(1)(ii) e 21A.204(b)(2)(i). Tali informazioni possono essere reperite all’interno del TCDS (o documentazione ritenuta equivalente) riconosciuta da EASA per l’aeromobile ai sensi dell’Art. 2 del Reg.(CE) 1702/92, nel Manuale di Volo approvato, oppure richieste direttamente al detentore del progetto di tipo dell’aeromobile.

Al fine di identificare le informazioni da fornire si riporta di seguito una tabella che riassume le informazioni che è necessario indicare nella domanda modulo ENAC-21A.174 in relazione al 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. Esse sono di norma riportate nelle documentazioni di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3 del presente paragrafo.

Annesso ICAO 16 Volume I	Massa Massima al Decollo	Massa Massima all'Atterraggio	Unità in	<u>Livello di rumore laterale a piena potenza</u> <i>Lateral/Full Power Noise Level</i> (Blocco 13.)	<u>Livello di rumore all'avvicinamento</u> <i>Approach Noise Level</i> (Blocco 14.)	<u>Livello di rumore al sorvolo</u> <i>Flyover Noise Level</i> (Blocco 15.)	<u>Livello di rumore al sorvolo in volo livellato</u> <i>Overflight Noise Level</i> (Blocco 16.)	<u>Livello di rumore al sorvolo in decollo</u> <i>Take- Off Noise Level</i> (Blocco 17.)	Unità di misura in
Capitolo 2 (*)	X	X	Kg	X	X	X	N/A	N/A	EPNdB
Capitolo 3	X	X	Kg	X	X	X	N/A	N/A	EPNdB
Capitolo 4	X	X	Kg	X	X	X	N/A	N/A	EPNdB
Capitolo 5	X	X	Kg	X	X	X	N/A	N/A	EPNdB
Capitolo 6	X	N/A	Kg	N/A	N/A	N/A	X	N/A	dB(A)
Capitolo 8(*)	X	N/A	Kg	N/A	X	N/A	X	X	EPNdB
Capitolo 10(*)	X	N/A	Kg	N/A	N/A	N/A	N/A	X	dB(A)
Capitolo 11(*)	X	N/A	Kg	N/A	N/A	N/A	X	N/A	dB(A)
Capitolo 12	X	X	Kg	X	X	X	N/A	N/A	EPNdB

(\*) In tali casi va indicata anche la sezione del capitolo in cui sono specificati i limiti di rumore ammessi

EPNdB - Effective Perceived Noise level – Livello di rumore effettivamente percepito  
dB(A) - unità di livello di rumore A-pesato

Per gli aeromobili ricadenti nell'Annesso II del Regolamento (CE) 1592/2002 e successive revisioni il Certificato acustico, laddove applicabile, è emesso utilizzando il modello ENAC 45 secondo le istruzioni analoghe a quelle emesse per l'EASA Form 45, tenendo conto ovviamente che per tali aeromobili il ruolo di EASA è svolto da ENAC. Quanto sopra fermo restando quant'altro previsto dalla vigente regolamentazione in materia di immatricolazione ed impiego degli aeromobili relativamente alla certificazione acustica.

Per gli aeromobili immatricolati precedentemente al 28 Marzo 2007 per i quali è richiesta l'emissione di un Certificato Acustico in accordo a quanto sopra riportato, il proprietario dell'aeromobile (od organizzazione da esso delegata o contrattualmente individuata per la gestione della navigabilità continua degli aeromobili) deve inviare apposita richiesta di rilascio del certificato Acustico alla Direzione Operazioni ENAC competente prima di intraprendere qualsiasi attività di volo internazionale, oppure in occasione del prossimo rinnovo del Certificato di Aeronavigabilità/emissione ARC successivo alla data di pubblicazione della presente, fornendo le opportune informazioni. Per tale richiesta e per l'invio delle documentazioni a



supporto può essere utilizzato il modello in uso per il rinnovo del Certificato di Aeronavigabilità/rilascio ARC. La Direzione Operazioni provvede, come applicabile, all'emissione del modello EASA Form 45 o alla sostituzione con esso del modello RT 156. Quanto sopra può essere effettuato altresì a richiesta del proprietario anche in tempi diversi antecedenti quelli obbligatori sopra richiamati. Tale processo deve comunque completarsi entro il 27 Settembre 2008: dopo tale data non potranno essere impiegati aeromobili EASA rientranti nelle casistiche su menzionate se non in possesso del Certificato Acustico individuale.

In Allegato 1 è riportato uno schema sintetico per identificare per uno specifico aeromobile la necessità o meno della emissione del certificato acustico.

Qualora il richiedente nutrisse dubbi sul possesso da parte del proprio aeromobile dei pertinenti requisiti per il rilascio di un certificato acustico e/o sulla obbligatorietà o meno di possederlo, è altamente auspicabile, visto l'impatto che la certificazione acustica ha per alcune classi di aeromobili in relazione alla loro ammissione alla navigazione, che esso contatti quanto prima il detentore del progetto di tipo del proprio aeromobile o la Direzione Operazioni competente per ragguagli in merito. A tal riguardo si segnala in particolare la non corrispondenza, per alcune tipologie di aeromobili, tra i requisiti della FAA FAR 36 per la certificazioni acustica rispetto ai rispetti pertinenti requisiti dell'Annesso ICAO n. 16 Volume 1.

Il Certificato Acustico ha validità illimitata a patto che siano verificate le condizioni di cui al 21A.211 e risulta trasferibile con l'aeromobile nei termini previsti al paragrafo 21A.209. Nel caso di trasferimento tra Stati Membri dell'unione Europea, il richiedente deve allegare alla domanda di rilascio del Certificato di Aeronavigabilità, il certificato acustico precedentemente posseduto dall'aeromobile che, se nel formato EASA Form 45, non necessita di norma da parte del richiedente la necessità di fornire alcuna informazione aggiuntiva.

Il Certificato acustico può essere emendato o modificato solamente dalla competente Autorità dello Stato di Registrazione 21A.207.

#### 9. LIBRETTI DELL'AEROMOBILE, DEL MOTORE E DELL'ELICA

Al termine del processo di rilascio del Certificato di Aeronavigabilità dell'aeromobile l'ENAC provvede all'emissione del Libretto ENAC dell'Aeromobile, per ciascuno dei motori (escluso i motori a turbina) e delle eliche da utilizzare per le registrazioni di manutenzione e d'impiego da parte del proprietario/esercente dell'aeromobile di cui alla Parte M paragrafo M.A.305. e, come applicabile, al RT ENAC Primo/10/E.

Per i motori a turbina, può essere utilizzato il libretto emesso dal costruttore del motore qualora non sia stato approvato dall'ENAC l'uso di sistemi alternativi.

## 10. IMPIEGO DELL'AEROMOBILE

Con il rilascio del CN l'ENAC verifica ed attesta che l'aeromobile è in configurazione conforme al tipo omologato ed in condizioni per un impiego sicuro.

Tipicamente le condizioni per un impiego sicuro si riferiscono:

- alle caratteristiche di volo, ed al funzionamento degli impianti il cui degrado deve essere accettabile rispetto ai requisiti di certificazione all'origine;
- alle condizioni di usura ed alla assenza di inconvenienti eventualmente insorti durante il precedente impiego che debbono essere nei limiti di accettabilità previsti dai documenti del costruttore, e/o accordati dall'autorità competente
- allo stato manutentivo dell'aeromobile che deve essere congruo rispetto alle normative applicabili (conformità al programma di manutenzione applicabile in relazione all'attuale configurazione, rispondenza alle AD ed ai requisiti obbligatori applicabili, attività di manutenzione eseguita e deliberata da imprese approvate o riconosciute dall'ENAC in relazione alla normativa applicabile)..

Nel caso di aeromobile nuovo, ad esempio, queste sono attestate dal documento di conformità emesso dal costruttore ed eventualmente riaffermato quando applicabile dall'Autorità esportatrice: l'ENAC verifica che le suddette siano state formulate nel rispetto dei regolamenti o degli accordi in materia di aeronavigabilità e che non siano intervenuti elementi successivi ad annullarne la validità.

Il Codice della Navigazione (artt. 763 e 889) ed il paragrafo M.A.201 della Parte M però sanciscono che il proprietario/esercente dell'aeromobile non deve intraprendere alcuna attività di volo con esso se non dopo aver verificato che l'aeromobile è idoneo per il tipo di impiego, adeguatamente attrezzato ed equipaggiato per le condizioni di volo previste/pianificate, e che tali equipaggiamenti e strumentazioni siano efficienti (salve le inefficienze/mancanze ammesse in accordo a metodologie approvate ENAC: in tale caso l'equipaggiamento/strumento deve essere adeguatamente identificato come non efficiente o rimosso). Tale responsabilità è assunta dal proprietario/esercente dell'aeromobile, e l'idoneità dell'aeromobile al determinato impiego riaffermata dal comandante (in forma diretta e per il tramite delle procedure poste in essere dall'esercente certificato), e ogni qualvolta viene presentato il piano di volo (o equivalente). Inoltre sempre il paragrafo M.A.201 della Parte M richiede che il proprietario/esercente dell'aeromobile non intraprenda alcuna attività di volo con esso a meno che la manutenzione non sia effettuata secondo quanto richiesto da un programma di manutenzione approvato in accordo al paragrafo M.A.302 della Parte M.

Pertanto per quanto riguarda il soddisfacimento degli aspetti operativi connessi alla tipologia di impiego prevista per l'aeromobile, rimane esclusiva responsabilità del proprietario/esercente e/o del comandante del volo, determinare la sussistenza delle condizioni per impiegare l'aeromobile in specifiche tipologie di impiego o condizioni di volo, quali ad esempio quelle VRF, IFR, BRNAV, impiego di condizioni di bassa visibilità, RVSM, ETOPS, ecc. avendo verificato il ricorrere, come applicabile, delle seguenti condizioni:

- 1) approvazione di tipo dell'aeromobile e conformità ad essa della configurazione in uso dell'aeromobile (per i dettagli vedere precedenti punti al riguardo);
- 2) rispondenza dell'aeromobile agli applicabili requisiti operativi in relazione alla categoria ed al tipo di impiego o condizione di volo cui l'aeromobile è destinato;
- 3) quando richiesto, approvazione dell'esercente sia come impresa per attività remunerate (Lavoro Aereo, Scuola, Trasporto Pubblico) che, in alcune tipologie di impiego/categoria di aeromobile, come persona fisica per impiego privato;
- 4) possesso delle opportune abilitazioni da parte del/dei piloti;
- 5) certificazioni/operatività degli aeroporti che si intende utilizzare;
- 6) adeguatezza degli ausili di navigazione e delle condizioni meteorologiche sulla rotta.

Rimane altresì responsabilità del proprietario/esercente dell'aeromobile assicurarsi prima dell'esecuzione di qualsiasi attività di volo del soddisfacimento dei requisiti operativi per l'ammissione alla navigazione; quindi sebbene i suddetti argomenti non siano strettamente correlati al rilascio del certificato di aeronavigabilità, è auspicabile e raccomandabile che essi, laddove richiedano un preventivo coinvolgimento dell'ENAC ai fini del rilascio delle previste approvazioni, siano trattati contestualmente al rilascio del CN in relazione alla categoria dell'aeromobile e al tipo di impiego previsto.

Per evitare disguidi e ritardi nell'impiego operativo nonché le ridondanze negli accertamenti ENAC che inevitabilmente si potrebbero verificare, è fortemente raccomandato, oltre che opportuno, che il proprietario/esercente si adoperi a che l'approvazione del Programma di Manutenzione, l'immissione in flotta dell'aeromobile e/o il riconoscimento di specifiche approvazioni operative ed i relativi processi approvativi ENAC siano richiesti e possano essere condotti contestualmente a quelle per il rilascio del CN.

Nel caso in cui il processo di approvazione del programma di manutenzione per l'aeromobile abbia luogo separatamente dagli accertamenti per il rilascio del CN, nell'ambito di quest'ultimi, ed in relazione all'attività di volo accumulata, sarà preso a riferimento il piano di ispezioni raccomandato dal costruttore (tipicamente nel caso di aeromobili nuovi) ovvero il programma di manutenzione autorizzato od approvato al precedente operatore (tipicamente nel caso di

aeromobili usati). In quest'ultima circostanza, tale programma di manutenzione deve essere pertanto allegato alla domanda di rilascio CN e tornerà utile anche per la definizione, come applicabile, dell'eventuale programma di fasatura (o ponte) con il nuovo programma di manutenzione che il richiedente intende proporre.

Di seguito vengono sintetizzate alcune considerazioni/indicazioni in merito ai suddetti argomenti per il cui dettaglio si rimanda alle specifiche Circolari ENAC o materiale interpretativo pubblicato in sede EASA/JAA

**a. Programma di Manutenzione**

Il proprietario/esercente dell'aeromobile è responsabile della navigabilità continua dell'aeromobile e questo include l'assicurazione che lo stesso sia mantenuto in accordo ad un programma di manutenzione approvato. L'approvazione del Programma di Manutenzione in accordo al paragrafo M.A.302 deve, per quanto sopra esposto, essere ottenuta nelle forme e secondo le modalità previste nella vigente Circolare NAV 26 prima della effettuazione di qualsiasi attività di volo dell'aeromobile per il quale è stato richiesto il rilascio del CN. All'atto della presentazione della Domanda il richiedente proprietario/esercente il rilascio di un Certificato di Aeronavigabilità, o l'organizzazione CAMO cui il richiedente ha affidato la gestione della navigabilità continua dell'aeromobile è pertanto opportuno che invii copia del programma di manutenzione da esso predisposto in accordo alla vigente Circolare NAV-26 per l'aeromobile in esame.

Il programma di manutenzione deve contenere gli opportuni requisiti per assicurare la navigabilità continua relativi agli apparati elettroavionici e di radionavigazione, agli equipaggiamenti di emergenza ed addizionali facente parte della configurazione dell'aeromobile all'atto della presentazione per il rilascio del CN ed installati, in accordo a STC o altri sistemi di modifica approvati, per soddisfare gli opportuni requisiti operativi in relazione alla specifica attività e/o tipologia di operazioni cui il proprietario intende destinare l'aeromobile.

L'esercente deve concordare con ENAC la necessità di un eventuale programma di fasatura tra il vecchio ed il nuovo programma di manutenzione.

**b. Requisiti operativi addizionali: Equipaggiamenti e Installazioni**

Nel caso in cui i requisiti operativi per le tipologie di impiego e le condizioni di volo cui si intende destinare l'aeromobile richiedano la presenza di equipaggiamenti e strumenti aggiuntivi rispetto a quelli previsti per la omologazione di tipo degli aeromobili, il richiedente dovrà fornire ovviamente per essi evidenze simili a quelle richiamate nel precedente paragrafo 7 della presente. Il programma di manutenzione dovrà altresì contenere gli opportuni elementi per garantirne la navigabilità continua.

**c. Contratto di affidamento della gestione della Navigabilità Continua degli Aeromobili – Large Aircraft**

Oltre a quanto previsto al paragrafo M.A.201(g) (a partire dal 28 Settembre 2008 incluso la manutenzione deve essere effettuata e rilasciata da organizzazione approvata in accordo alla Parte 145), il paragrafo M.A.201 (f) richiede che il proprietario/esercente di aeromobili classificati come *Large Aircraft* ai sensi del Regolamento della Commissione 2042/2003, affidi contrattualmente la gestione della navigabilità continua del suo aeromobile ad una organizzazione approvata secondo capitolo G della Parte M. Tale requisito diverrà obbligatorio in Italia a partire dal 28 Settembre 2008 incluso. Il proprietario/esercente fornirà tempestivamente all'ENAC copia del relativo contratto redatto in accordo all'Appendice I alla Parte M.

Qualora, a partire dal 28 Settembre 2008 incluso, la navigabilità continua dei *Large Aircraft* e dei loro componenti non sia garantita in accordo ai requisiti della parte M (rif. ad es. §§ M.A.201(f) e M.A.201(g)), questo comporterà, ai sensi del paragrafo M.A.902(b)(1), la decadenza della validità dell'ARC e quindi l'obbligo per il proprietario/esercente di detti aeromobili di interruzione di qualsiasi attività di volo con l'aeromobile interessato fino al momento in cui la rispondenza ai suddetti requisiti sarà assicurata. Il non soddisfacimento dei §§ M.A.201(f) e M.A.201(g) da parte del proprietario/esercente riscontrato in occasione di una qualsiasi attività di sorveglianza effettuata da ENAC o di cui ENAC dovesse venire a conoscenza a partire dal 28 settembre 2008 incluso, sarà considerato e trattato come rilievo di livello 1 ai sensi del M.A.905 e M.B.903.

In conseguenza di quanto sopra esposto ed al fine di garantire la piena rispondenza ai requisiti della Parte M a far data dal 28 settembre 2008 evitando al contempo potenziali disguidi o interruzioni delle attività di volo, è fortemente raccomandato che il proprietario di tali aeromobili provveda, laddove possibile, alla sottoscrizione di tali contratti, fornendone evidenza all'ENAC, in occasione dell'inoltro della richiesta per il rilascio CN o l'emissione dell'ARC, o comunque prima del rilascio degli stessi, a partire dal 28 Settembre 2007 incluso. In mancanza di ciò e tenendo conto dell'andamento della progressiva implementazione dei requisiti della Parte M in Italia, a partire dalla suddetta data la Direzione Operazioni ENAC competente, nel trasmettere al proprietario/esercente di *Large Aircraft* il relativo ARC da essa emesso in accordo alla regolamentazione ed alle procedure vigenti ed avente scadenza successiva od uguale al 28 settembre 2008, rammenterà l'obbligo per quest'ultimo della rispondenza ai paragrafi M.A.201(f) e M.A.201(g) della Parte M a partire dal 28 settembre 2008 incluso. Nel far ciò evidenzierà che il mancato rispetto di detti paragrafi entro i termini sopra riportati comporta, ai sensi del paragrafo M.A.902(b).1, la decadenza della validità dell'ARC, e quindi l'obbligo per il proprietario/esercente di interruzione di qualsiasi attività di volo con l'aeromobile interessato fino al momento in cui la rispondenza ai suddetti requisiti sarà assicurata.

## 11. LICENZA DI ESERCIZIO DELLA STAZIONE RADIO

Le procedure per il rilascio della Licenza di Esercizio della Stazione Radio sono contenute nella Circolare NAV-11.

## 12. VALIDITA' CONTINUA DEL CERTIFICATO DI AERONAVIGABILITÀ

Come riportato nel blocco 6 del Certificato di Aeronavigabilità EASA Form 25, esso ha validità illimitata. Al Certificato di Aeronavigabilità deve essere associato un ARC valido emesso in accordo alla Parte M.

Le condizioni per la validità dell'ARC sono riportate nel paragrafo M.A.902 della Parte M.

L'ARC può essere rilasciato:

- 1 da una impresa CAMO approvata per il tipo di aeromobile ed in possesso dell'appropriato privilegio di cui alla Parte M.A.711(b), nei casi previsti dal paragrafo M.A.901 della Parte M, ed a fronte del favorevole esito della revisione della aeronavigabilità condotta dall'*Airworthiness Review Staff* dell'impresa in accordo alla Parte M.A.710 e relative AMC ovvero
- 2 dall'ENAC:
  - a in occasione del primo rilascio del CN all'atto della prima immatricolazione, e
  - b per le successive emissioni:
    - i nei casi previsti dalla Parte M e, come applicabile, a fronte del favorevole esito della revisione della aeronavigabilità o dell'esame della Raccomandazione per il rilascio dell'ARC emessa dall'organizzazione CAMO, condotte da *Airworthiness Review Staff* in accordo rispettivamente ai paragrafi M.B.902 e M.B.901, e relative AMC; ovvero,
    - ii fino al 27 settembre 2008, a fronte del favorevole esito della revisione della aeronavigabilità condotta da *Airworthiness Review Staff* ENAC in accordo rispettivamente ai paragrafi M.B.902 e M.B.901, e relative AMC.

In tali circostanze deve essere inoltrata a cura del proprietario/esercente apposita richiesta alla Direzione Operazione competente utilizzando il modello ENAC-MA-901 opportunamente compilato (tale modello è disponibile sul sito ENAC ed è in vigore dalla data della sua pubblicazione, 21 Settembre 2007, in sostituzione del precedente modello 150/01).

A partire dal 28 Settembre 2008 e qualora l'intervento diretto dell'ENAC non sia previsto dalla Parte M, in mancanza di un'organizzazione CAMO approvata per il tipo di aeromobile ed in possesso dell'appropriato privilegio di cui alla Parte M.A.711(b) l'ENAC può valutare, in coordinamento con EASA, l'opportunità di effettuare il complesso delle attività previste dal paragrafo M.B.902 (Revisione della Aeronavigabilità effettuata dalla Competente Autorità) per

una nuova emissione dell'ARC, con propri professionisti opportunamente qualificati ed autorizzati (ARS).

Nel su citato caso 1, l'impresa CAMO può estendere la validità dell'ARC da essa rilasciato per due volte per un periodo di un anno ciascuno a patto che l'aeromobile sia stato da essa gestito con continuità nei precedenti 12 mesi e siano al contempo soddisfatte le restanti condizioni per considerare che l'aeromobile sia rimasto in un ambiente controllato (M.A.901).

Nel caso in cui il proprietario dell'aeromobile decida di affidare la gestione della navigabilità continua dell'aeromobile ad un'altra impresa CAMO appropriatamente approvata in accordo al Capitolo G parte M nel corso della validità dell'ARC rilasciato dal precedente CAMO, alla scadenza dell'ARC si deve provvedere al rilascio di un nuovo ARC in accordo alle previsioni della parte M Capitolo I.

Dettagli sull'effettuazione della revisione della aeronavigabilità ed il rilascio/estensione della validità dell'ARC da parte di Organizzazioni CAMO sono forniti nei capitoli G ed I della Parte M, nelle relative AMC ed integrati nella Circolare NAV-71, e relative documentazioni allegate, con particolare riguardo alle modalità di assolvimento degli obblighi di interfaccia con l'Autorità.

Nel caso in cui ENAC effettui gli accertamenti per l'emissione dell'ARC (ispezione aeromobile e volo prova) il richiedente deve mettere a disposizione dell'ENAC l'adeguato supporto tecnico nei termini previsti dall'ultimo paragrafo del paragrafo M.A.901 (vedere elenco riportato nel paragrafo 7.2.6).

In assenza di un certificato di aeronavigabilità e/o ARC valido, nel caso sia ritenuto necessario effettuare qualsiasi prova in volo nell'ambito delle attività previste dalla revisione della aeronavigabilità dell'aeromobile per l'emissione dell'ARC, sia da parte dell'organizzazione CAMO che dei professionisti dell'ENAC, deve essere richiesta l'emissione di uno specifico Permesso di Volo rispettivamente per gli scopi 11 e/o 8 del 21A.701. Tale richiesta deve essere inoltrata all'ENAC, dalla persona o dall'organizzazione sotto la cui responsabilità tali attività di volo devono essere condotte ed il rispetto delle condizioni/limitazioni previste nel Permesso di Volo deve essere garantito, utilizzando la modulistica prevista dalla Circolare NAV 32 (Parte 21 Capitolo P). Nel caso in cui la richiesta di Permesso di Volo è presentata contestualmente alla domanda (modello ENAC\_MA\_901) all'ENAC di effettuazione della Revisione della Aeronavigabilità, quest'ultima è considerata valida quale richiesta di rilascio del Permesso di Volo per i suddetti scopi provvedendo comunque ad allegare il relativo Modello EASA Form 18B opportunamente compilato.

### 13. CERTIFICATI DI AERONAVIGABILITÀ RISTRETTA

Nel caso di aeromobili EASA, il Certificato di Aeronavigabilità ristretto (EASA Form 24) può essere rilasciato secondo le modalità prescritte nel paragrafo 21A.184 della Parte 21 del Regolamento CE No. 1702/2003 come modificato dal Regolamento (EC) No 375/2007. Il processo di verifica per il rilascio dell'EASA Form 24 segue quanto sopra riportato in relazione al Modello EASA Form 25 tenendo conto che, in relazione alla conformità alla certificazione di tipo, si deve in questi casi fare riferimento (21A.173(b)):

1. al Certificato di omologazione di tipo ristretto rilasciato da EASA; o
2. a delle “*Specific Airworthiness Specifications (SAS)*” stabilite dall'EASA in grado di garantire un adeguato livello di sicurezza.

Nella casistica del punto 2 precedente rientrano quegli aeromobili identificati nell'art. 2c del Regolamento (CE) 375/2007 (che modifica il Regolamento (CE) 1702/2003) per i quali non si può ritenere esista un certificato di tipo rispondente ai requisiti dell'art.2a(1)(a) del medesimo regolamento ma per i quali la Commissione Europea ha identificato le condizioni sotto le quali detti aeromobili possono continuare, fino al 28 marzo 2008 (a meno di proroghe accordate secondo quanto previsto nell'articolo 2c.3), ad essere impiegati nei territori degli Stati Membri nelle tipologie di operazioni ad essi autorizzate al 28 Marzo 2007, ed il rispetto delle quali deve essere attestato dallo Stato Membro in cui detti aeromobili erano registrati attraverso l'emissione di un Certificato di Aeronavigabilità ristretto. Tale certificato sarà emesso dallo Stato Membro rispetto ad una *Specific Airworthiness Specification* basata sulla rispondenza ai minimi fissati negli Annesso 8 e 16 ICAO, certificato dallo Stato di progetto, il quale abbia nel frattempo sottoscritto un accordo di co-operazione con EASA al fine di garantire la navigabilità continua per detti tipi di aeromobile. Ciò al fine di consentire ad EASA di ultimare gli accertamenti per determinare la rispondenza ai requisiti essenziali fissati dal Regolamento (CE) 1592/2002.

Tra gli aeromobili del precedente punto 2, vengono annoverati anche i cosiddetti aeromobili orfani, ossia aeromobili per i quali non esiste più un detentore del progetto di tipo e per i quali la navigabilità continua è assicurata da EASA in accordo alle limitazioni e condizione definite nelle SAS. Tali aeromobili e le relative SAS sono identificabili nel sito internet dell'EASA (Certification). Tra i prodotti Italiani, esempi di tale tipo di aeromobile sono i Partenavia P57, P64 e P66 (SAS A081, A051, A055), i Generalavia F20, F22A, F22B, F22C e F22R (SAS A052 e A053). L'elenco completo di tali aeromobili con i riferimenti delle relative SAS è scaricabile dal sito EASA (<http://www.easa.eu.int>). Copia delle SAS può essere richiesta all'ENAC qualora non reperibile sul sito EASA. Ad essi non si applicano le limitazioni temporali di cui al precedente capoverso.



Si sottolinea in particolare che, tra le condizioni previste nelle SAS degli aeromobili orfani, è esplicitato l'obbligo per il titolare del Certificato di Aeronavigabilità Ristretto rilasciato in accordo a dette SAS di riportare, all'Autorità competente dello Stato di Registrazione, le informazioni sugli eventi occorsi durante l'impiego di detti aeromobili che interessano o potrebbero interessare la sicurezza delle operazioni. Tale notifica deve avvenire, salvo cause ostative di carattere eccezionale, entro il termine di 72 ore dal momento in cui tale eventi sono identificati.

Per gli aeromobili del precedente punto 2, in caso di trasferimento di proprietà che implichi il cambio dello Stato di registrazione, il rilascio di un certificato di aeronavigabilità ristretto è soggetto ad esplicito formale accordo dello stato di registrazione (21A.179(b) come emendato dal Reg.(CE) 375/2007).

In analogia al caso di aeromobili EASA ed in accordo al Regolamento Tecnico, nel caso di aeromobili che rientrano nell'Annesso II del Regolamento (CE) 1592/2002, l'ENAC può emettere il certificato di Aeronavigabilità ristretto (ENAC Form 24) purché venga dimostrata la conformità ad un Certificato di Tipo ristretto emesso dall'ENAC.

Eventuali limitazioni possono essere stabilite per l'impiego di aeromobili con certificato ristretto incluse restrizioni operative relative allo spazio aereo per tener conto di deviazioni dalle Norme di Certificazione.

La non rispondenza all'Annesso 8 dell'ICAO di aeromobili eleggibili di un certificato ristretto è desumibile dalla certificazione stessa del tipo di aeromobile o dall'eventuale SAS.

#### 14. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO DELLA FLOTTA NAZIONALE

In applicazione del paragrafo M.B.303, l'ENAC è chiamata a predisporre un adeguato programma di monitoraggio dello stato di aeronavigabilità della flotta nazionale. Fino alla piena implementazione della Parte M in Italia previsto al 27 settembre 2008, tale piano di monitoraggio consiste delle visite condotte da ENAC per la verifica periodica della aeronavigabilità degli aeromobili, delle visite condotte quale verifica di prodotto nell'ambito della sorveglianza delle imprese titolari dei certificati di approvazione e delle visite condotte in esito alle risultanze delle indagini sugli inconvenienti/incidenti. A partire dal 28 Settembre 2008, il programma di monitoraggio, modificato per tener conto del progressivo coinvolgimento delle organizzazione approvate secondo Capitolo G della Parte nel processo di riverifica periodica della Aeronavigabilità degli aeromobili e del conseguente rilascio/estensione degli ARC nonché del completamento dell'implementazione delle restanti porzioni della Parte M, prevede l'identificazione di un adeguato campione di aeromobili da sottoporre a verifica, a terra e/o in volo, nel corso dell'anno, la cui portata ed estensione è determinata da ENAC secondo le indicazioni del paragrafo M.B.303 e relative AMC. I proprietari/esercenti degli aeromobili rientranti

nel campione annuale così identificati dovranno rendere disponibile l'aeromobile nei tempi e secondo le modalità indicate da ENAC in apposita comunicazione.

Gli esiti delle verifiche condotte nell'ambito del programma di monitoraggio saranno gestite in accordo a quanto riportato nei paragrafi M.B.303(g) e (h), M.B.903 e M.B.304 (a quest'ultimo riguardo riferirsi al paragrafo 15 della presente Circolare).

#### 15. SOSPENSIONE E REVOCA DEL CERTIFICATO DI AERONAVIGABILITÀ E DEL CERTIFICATO ACUSTICO – SOSPENSIONE, LIMITAZIONE E REVOCA DELL'ARC

Le condizioni per la sospensione e revoca del Certificato di Aeronavigabilità sono quelle riportate nel Paragrafo 21A.181.

Le condizioni per la sospensione e revoca del Certificato di Revisione dell'Aeronavigabilità sono quelle riportate nel Paragrafo M.A.902 (rif. anche al M.B.303, M.B.304 e M.B.903).

Le condizioni per la sospensione e revoca del Certificato Acustico sono quelle riportate nel Paragrafo 21A.211.

Qualora ricorrano le condizioni (sia in esito a verifiche dirette condotte dall'ENAC o in qualunque modo ENAC ne sia venuto a conoscenza) per la sospensione, la limitazione o la revoca delle suddette certificazioni, l'ENAC invierà opportuna comunicazione scritta al detentore di detto certificato identificando la ragione di tale provvedimenti, richiedendo l'adozione della azione correttiva (contenuto e tempistica) appropriata alla natura della non conformità registrata e le modalità per produrre ricorso avverso tale provvedimento. L'ENAC provvederà, richiedendo l'adozione della appropriata azione correttiva ad adottare i provvedimenti di limitazione, sospensione o revoca dei certificati secondo le indicazioni ed i criteri forniti nelle appropriate sezioni della Parte 21 (21B.330, 21B.430 e relative) e della Parte M (M.B.303, M.B.304 e M.B.903) tenendo conto delle indicazioni e delle condizioni previste dalla legge 241/90 "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*", come applicabili.

Nel caso in cui uno qualsiasi dei certificati sopra menzionati sia stato soggetto ad un provvedimento di limitazione sospensione o revoca da parte dell'ENAC, il detentore di tale certificato adotterà le opportune azioni e/o cautele per sospendere qualsiasi attività di volo o per consentirle esclusivamente nell'ambito della portata delle limitazioni o condizione imposte dall'ENAC.

Nel caso in cui uno qualsiasi dei certificati sopra menzionati sia stato soggetto ad un provvedimento di revoca da parte dell'ENAC od il proprietario ne abbia fatto espressa rinuncia, essi devono essere restituiti all'ENAC (M.B.303, M.B.304 e M.B.903).

Nel caso in cui le non conformità rilevate abbiano impatto anche su altre approvazioni rilasciate dall'ENAC o da altra Autorità, l'ENAC provvederà ad inviare l'opportuna notifica od ad adottare gli appropriati provvedimenti in accordo alla Parte M.

## **PARTE 2 - CERTIFICATI DI AERONAVIGABILITA' STANDARD – Aeromobili non EASA**

Per gli aeromobili dell'Annesso II si opera in modo analogo a quelli EASA. Per gli aeromobili che risultano essere rispondenti ad un certificato di omologazione del tipo emesso o convalidato da ENAC in accordo al RT ENAC QUARTO/40 si applicano le medesime norme procedurali dalla Parte 21 Capitolo H del Regolamento della Commissione No 1702/2003, paragrafo 21A.174, valide per gli aeromobili di tipo ricadente sotto la responsabilità EASA. Per tali aeromobili non EASA, ENAC svolge il medesimo ruolo svolto da EASA per gli aeromobili EASA.

### **16. VALIDITA' DEL CERTIFICATO DI AERONAVIGABILITA' (STANDARD)**

#### **16.1 Riferimenti**

I Certificati di Aeronavigabilità (Standard) hanno validità illimitata a condizione che ad essi sia associato un Certificato di Revisione dell'Aeronavigabilità - CRA (ENAC Modello 15a o 15b) valido. La durata e gestione è analoga a quella degli equivalenti modelli EASA 15a e 15b di cui ai precedenti paragrafi.

#### **16.2 Validità continua del Certificato di Navigabilità ENAC modello 25**

La durata della validità del Certificato di Aeronavigabilità è illimitata a condizione che:

- ◆ l'aeromobile rimanga rispondente all'applicabile normativa dell'ENAC e agli applicabili requisiti sulla navigabilità continua degli aeromobili stabiliti come applicabile nel RT ENAC e nel Regolamento (CE) 2042/2003;
- ◆ l'aeromobile rimane registrato in Italia;
- ◆ il certificato di omologazione in base al quale esso è stato rilasciato non sia da considerarsi non più valido ai sensi del RT ENAC Quarto/40/B.2.8;
- ◆ il Certificato di Navigabilità non sia stato ritirato o revocato ai sensi del RT ENAC Quarto/40/B.3.3.9.3.
- ◆ l'aeromobile sia mantenuto in accordo ad un programma di manutenzione secondo i criteri e le modalità definiti nella Circolare NAV-26;
- ◆ la manutenzione sia effettuata in accordo a quanto stabilito dalla Parte M o, qualora ne ricorrano le condizioni in accordo a quanto stabilito nel RT ENAC, da ditte certificate secondo il Regolamento Tecnico IV/42/B, ovvero da imprese estere che soddisfino i requisiti del Regolamento Tecnico III/31/A. L'esercente deve assicurarsi che l'impresa di

manutenzione faccia le appropriate annotazioni nelle registrazioni di manutenzione dell'aeromobile e che in queste sia riportata inoltre la dichiarazione di manutenzione o di riammissione in servizio;

- ◆ sia ad esso associato un Certificato di Revisione dell'Aeronavigabilità - CRA (ENAC Modello 15a o 15b) valido;
- ◆ tutte le Prescrizioni di Aeronavigabilità emesse dall'ENAC o, se pertinente, da EASA, applicabili all'aeromobile ed ai prodotti, parti o pertinenze su di esso installate siano state applicate nei termini e secondo le modalità di applicazione ivi previste;
- ◆ l'aeromobile non sia stato impiegato oltre le limitazioni previste nel Manuale di Volo approvato ENAC o incluse nel Certificato di Navigabilità e non siano state adottate le relative appropriate azioni correttive;
- ◆ l'aeromobile non sia stato coinvolto in un incidente o inconveniente che comprometta la navigabilità dello stesso e non siano state adottate le relative appropriate azioni correttive per ripristinare detta navigabilità;
- ◆ le modifiche o le riparazioni introdotte siano state approvate da ENAC secondo le procedure e le condizioni stabilite nella Parte 21 del Regolamento della Commissione (CE) No. 1702/2003.

Il CRA è emesso secondo le medesime modalità previste per l'ARC in ambito EASA.

### **16.3 Certificati di Aeronavigabilità ristretta**

In analogia al caso di aeromobili EASA ed in accordo al Regolamento Tecnico, nel caso di aeromobili che rientrano nell'Annesso II del Regolamento (CE) 1592/2002, l'ENAC può emettere il certificato di Aeronavigabilità ristretto (ENAC Form 24) purché venga dimostrata la conformità ad un Certificato di Tipo ristretto emesso dall'ENAC.

Eventuali limitazioni possono essere stabilite per l'impiego di aeromobili con certificato ristretto incluse restrizioni operative relative allo spazio aereo per tener conto di deviazioni dalle Norme di Certificazione.

Per gli aeromobili per i quali già esiste una certificazione di tipo, modificati per un particolare impiego ristretto può essere rilasciato un Certificato di Aeronavigabilità ristretto se soddisfa i requisiti del Regolamento Tecnico.

La non rispondenza all'Annesso 8 dell'ICAO di aeromobili aventi titolo ad un certificato ristretto è desumibile dalla certificazione stessa del tipo di aeromobile o dall'eventuale Certificato di Navigabilità.

#### 16.4 Norme Transitorie

Agli aeromobili non EASA che rientrano nella applicabilità della presente Circolare deve essere sostituito il precedente Certificato di Navigabilità secondo RT ENAC con il modello ENAC 24 o 25 ed associato ARC ENAC 15a con durata annuale in occasione della visita di rinnovo del precedente CN. Situazioni particolari possono essere valutate caso per caso dalla Direzione Operazioni. Qualora l'aeromobile sia in possesso di Certificato di Aeronavigabilità secondo formato EASA in virtù del fatto che il tipo era stato precedentemente incluso negli elenchi degli aeromobili trasferiti ad EASA, esso verrà sostituito da ENAC in occasione del prossimo rilascio dell'ARC e comunque non oltre 60 giorni dalla pubblicazione della presente.

#### 17. FATTURAZIONE

Il Regolamento per le Tariffe dell'ENAC stabilisce i diritti di sorveglianza in esercizio degli aeromobili, ivi comprese le visite e le ispezioni ordinarie e straordinarie ed il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità e dell'ARC, e le relative modalità di corresponsione.

Non vi è differenza di trattamento tra aeromobili EASA o non EASA

In caso di omesso pagamento di tali diritti alle scadenze previste, l'ENAC provvede a dare attuazione alle procedure conseguenti. In particolare, trascorsi i termini per l'attivazione della procedura coattiva, le Direzioni che rilasciano il CN possono dichiarare la "decadenza per morosità" del Certificato di Navigabilità.

#### 18. DECORRENZA

La presente circolare entra in vigore dalla data di pubblicazione ed annulla e sostituisce la Circolare NAV-25C del 3 Luglio 2007.

*Nota: La modulistica ENAC può essere richiesta alle strutture territoriali o centrali dell'Ente, o prelevata al sito internet <http://www.enac-italia.it>*

IL DIRETTORE GENERALE  
Com.te Silvano MANERA

ALLEGATO 1 - Considerazione aggiuntive sugli accertamenti per il rilascio del CN e del Certificato Acustico

## ALLEGATO 1

### Considerazione aggiuntive sugli accertamenti per il rilascio del CN e del Certificato Acustico

In relazione a quanto riportato nella Parte 21, nella Parte M, e nelle AMC relative ai Capitoli G ed I di quest'ultima in merito ad alcune finalità e contenuti delle verifiche previste in occasione del rilascio del CN, si riportano le seguenti indicazioni/chiarimenti da tenere in considerazione:

#### 1) **Certificazione di Tipo**

Il rilascio da parte dell'ENAC di un certificato di aeronavigabilità EASA Form 25/ENAC Modello 25 attesta, fra l'altro, che l'aeromobile al quale detto certificato viene rilasciato, è conforme, all'atto del rilascio, al progetto del tipo approvato o a modificazioni approvate del tipo. I dati relativi sono quelli rilevabili dalla Specifica di Omologazione applicabile (Type Certificate Data Sheet (TCDS)). In tale contesto rientrano anche le certificazioni di tipo ambientali.

Per gli aeromobili che ricadono nell'ambito delle regolamentazione dell'Unione Europea (Aeromobili EASA), la certificazione di tipo è quella indicata dalla European Aviation Safety Agency (EASA).

Per gli aeromobili che non ricadono nell'ambito delle regolamentazione dell'Unione Europea (Aeromobili EASA), la certificazione di tipo è quella indicata dall'ENAC.

Il rispetto del requisito di conformità al progetto del tipo include la verifica delle modifiche e delle riparazioni eseguite in sede di costruzione o successivamente al rilascio del primo certificato di aeronavigabilità individuale, nonché alle parti sostituite.

Esclusivamente le informazioni/limitazioni connesse o derivanti dal processo di omologazione di tipo saranno riportare o richiamate sul CN.

NOTA: Qualora sussistessero dubbi sullo stato di approvazione (EASA o ENAC come applicabile) delle modifiche e riparazioni presenti a bordo dell'aeromobile, il richiedente dovrà fare riferimento alla Direzione Prodotti Aeronautici per le conferme necessarie.

#### **a) Modifiche**

Per quanto attiene gli aeromobili la cui Autorità primaria di certificazione è quella di uno Stato che non è Membro dell'Unione Europea o dell'EASA, sono accettabili le modifiche approvate EASA od approvate in accordo alle Decision dell'Executive Director EASA sul riconoscimento delle attività di verifica per la certificazione dei prodotti eseguite dalle Autorità primarie di Certificazione, o nell'ambito della loro sorveglianza, con le quali EASA ha siglato un accordo tecnico di co-operazione. Queste Decision sono reperibili nel sito EASA all'indirizzo [http://www.easa.eu.int/home/agendecs\\_en.html](http://www.easa.eu.int/home/agendecs_en.html) (ad esempio Decision 2004/02/CF (Transport Canada), Decision 2004/03/CF (CTA Brasiliana), Decision 2004/04/CF (FAA), ecc).

Per quanto riguarda gli aeromobili rientranti nell'Annesso II al Regolamento (CE) 1592/2002 omologati da ENAC, ENAC in aggiunta a quanto sopra accetta modifiche coperte da bollettini tecnici emessi dal costruttore se le medesime non hanno rilevante impatto sui requisiti posti alla base dell'omologazione dell'aeromobile (per esempio modifiche che alterino i dati contenuti nella Specifica di Omologazione del tipo). Negli altri casi e per modifiche coperte da STC emessi da Autorità estera tali modifiche devono essere approvate da ENAC.

Per quanto attiene, invece, agli aspetti esecutivi, i relativi standard formano oggetto di controllo da parte dell'ENAC nell'ambito del piano di sorveglianza della impresa approvata da ENAC che esegue i lavori in questione. Per le imprese non approvate da ENAC, il controllo da parte di ENAC è assolto secondo le modalità previste dalle vigenti normative comunitarie od derivanti dagli obblighi assunti attraverso accordi internazionali in materia di certificazione dei prodotti aeronautici.

#### **b) Riparazioni**

Per ciò che concerne le riparazioni, essendo quest'ultime considerate in accordo alla parte 21 come modifiche al progetto di tipo, valgono considerazioni analoghe a quanto previsto nel precedente paragrafo. In linea generale, gli schemi di riparazione sviluppati in conformità con il manuale delle riparazioni strutturali (SRM) del costruttore sono accettati dall'ENAC senza necessità di ulteriori approvazioni a condizione che detti schemi siano elaborati da organizzazioni ritenute dall'ENAC idonee allo scopo in accordo alle vigenti regolamentazioni.

Per gli aspetti esecutivi vale quanto già detto relativamente alle modifiche.

Gli schemi delle riparazioni strutturali non rientranti nella casistica di cui sopra devono essere preventivamente approvati, come applicabile, dall'EASA o dall'ENAC.

#### **c) Parti installate**

Le parti da installare devono essere quelle riportate sul pertinente catalogo delle parti emesso dal TCH o nella lista delle parti prevista nella documentazione relativa al Certificato di omologazione del Tipo Supplementare (STC/COTS) approvato da EASA o da ENAC come applicabile. La possibilità di utilizzare parti diverse dalle precedenti (per esempio parti PMA), essendo tale possibilità considerata una modifica al progetto di tipo, dovrà essere gestita secondo le modalità valide per le modifiche previste nei pertinenti regolamenti comunitari.

Le parti devono essere tracciabili come applicabile all'origine o alla organizzazione che ha eseguito o deliberato la manutenzione su di esse tramite appropriata documentazione di aeronavigabilità prevista dalla pertinente normativa EASA o ENAC, o dallo specifico accordo bilaterale. In caso di dubbio, un preventivo co-ordinamento con la Direzione Operazioni competente è altamente raccomandato.

## **2) Pesata dell'aeromobile**

I seguenti documenti, come applicabile in relazione alla categoria dell'aeromobile ed alla prevista tipologia di impiego debbono essere in corso di validità e saranno oggetto di verifica da parte dell'ENAC:

- a) Rapporto di pesata valido (fisica o teorica come applicabile)
- b) Fogli di carico e centraggio, come applicabile e nelle forme previste
- c) Weight and Balance Report/manual required per aeromobili con MTOW 5700 kg
- d) lista degli equipaggiamenti imbarcati relativa al rapporto di pesata valido

ENAC di norma si attende che l'aeromobile sia stato pesato fisicamente prima del rilascio del CN, a meno che il richiedente non sia in grado di fornire adeguate giustificazioni di tipo tecnico per evitare la nuova pesata. La possibilità di accettare il rapporto di pesata più recente sarà valutato dal professionista ENAC incaricato, tenendo conto anche dei contenuti della applicabile normativa operativa in relazione alla categoria dell'aeromobile ed alla prevista tipologia di impiego.

## **3) Manuale di Volo**

Il Manuale di Volo, o il Pilots Operating Handbook or Owners Manual pervenuti con l'aeromobile saranno verificati per determinarne la conformità a quanto richiesto nella pertinente Specifica di Omologazione ed in relazione alla specifica corrente configurazione dell'aeromobile. Sarà pertanto effettuata una verifica dello stato di aggiornamento dello stesso e la presenza ed aggiornamento dei previsti supplementi approvati in relazione alla attuale configurazione dell'aeromobile. Tale controllo qualora ritenuto necessario potrà includere una verifica a campione dei contenuti del Manuale di Volo rispetto alla copia Master.

## **4) Marche di nazionalità e di immatricolazione**

E' effettuata una verifica (documentale o diretta, come applicabile) delle evidenze sull'apposizione delle marche di nazionalità e di immatricolazione presenza, corretta dislocazione, formato in conformità ai requisiti stabiliti dal Codice della Navigazione.

## **5) Targhette e marcature interne ed esterne**

Deve essere fornita evidenza dal richiedente delle verifiche effettuate decorso dell'ispezione fisica dell'aeromobile sulla completezza, correttezza, integrità delle marcature e delle targhette richieste nel Manuale di Volo e dal Progetto di Tipo (TCDS) per la specifica configurazione dell'aeromobile in esame (inclusa qualsiasi modifica/STC) con particolare riguardo a:

- Targhetta identificativa dell'aeromobile in accordo alla parte 21 Capitolo Q;
- Targhette e marcature di cabina (rif. Anche Punto 9 seguente);
- Targhette del cockpit e marcature strumenti;



- Targhette esterne;
- Marcature uscite e di "break-in";
- Marcature intorno alle porte ecc.

Tra di esse rientrano anche le targhette, posizionate in chiara vista del pilota, relative ai tipi di operazioni (VFR, IFR, ecc.) e le condizioni meteorologiche (formazione di ghiaccio, ecc.) per le quali l'aeromobile è stato certificato come indicate nella sezione Limitations del Manuale di Volo (per gli aeromobili a CS 23 (o standard equivalente) in quest'ultima sono riportati anche il tipo ed il numero degli equipaggiamenti/strumenti richiesti (Kinds of Operation Equipment List - KOEL)) .

Nel caso di aeromobili sprovvisti di Manuale di Volo ed in assenza delle previste targhette in vista del pilota, si deve contattare la Direzione Operazioni per co-ordinare la adeguata azione correttiva.

## **6) Prescrizioni di Aeronavigabilità (Airworthiness Directives)**

L'aeromobile e, come applicabile, le relative registrazioni di costruzione, manutenzione e di servizio saranno verificati dal richiedente per ottenere le evidenze del soddisfacimento ed attestazione di tutte le applicabili prescrizioni di aeronavigabilità.

Per la identificazione delle AD applicabili sono fornite le seguenti indicazioni:

- 1) Aeromobile proveniente da uno Stato membro UE rispondente ad un tipo per il quale EASA è autorità dello Stato di Progetto (State of Design Authority)
  - a. fino al 27 Settembre 2003 incluso - AD emesse dall'Autorità dello Stato di precedente immatricolazione dell'aeromobile. Le AD ripetitive o che hanno un'azione conclusiva (terminating action) dopo il 27 settembre 2003 si applicheranno come stabilito nell'AD, pari oggetto, emessa dallo Stato di Progetto eccetto se modificate dall'EASA. In tal caso si applicheranno come modificate dall'Agenzia;
  - b. dal 28 Settembre 2003 incluso - AD emesse da EASA
- 2) Aeromobile immatricolato in uno Stato membro UE rispondente ad un tipo per il quale EASA non è autorità dello Stato di Progetto (State of Design Authority)
  - a. fino al 27 Settembre 2003 incluso - AD emesse dall'Autorità dello Stato di precedente immatricolazione dell'aeromobile. Le AD ripetitive o che hanno un'azione conclusiva (terminative action) dopo il 27 settembre 2003 si applicheranno come stabilito nell'AD, pari oggetto, emessa dallo Stato di Progetto eccetto se modificate dall'EASA. In tal caso si applicheranno come modificate dall'Agenzia;
  - b. dal 28 settembre 2003 incluso - AD emesse dall'autorità dello Stato di Progetto a meno che non diversamente disposto da EASA tramite emissione di propria AD

- 3) Aeromobile immatricolato in uno Stato che non è membro UE e rispondente ad un tipo per il quale EASA è autorità dello Stato di Progetto (State of Design Authority)
- a. fino al 27 Settembre 2003 incluso - AD emesse dall'Autorità dello Stato di Progetto dell'aeromobile fino a quella data (ossia prima del trasferimento dell'aeromobile ad EASA, ad es. DGAC Francia per prodotti AIRBUS, Aerospaziale, ATR, Avion Marcel DASSAULT, ENAC Italia per prodotti AGUSTA, LBA Germania per prodotti Dornier, RLD Olanda per prodotti FOKKER, ecc). Le AD ripetitive o che hanno un'azione conclusiva (terminatine action) dopo il 27 settembre 2003 si applicheranno come stabilito nell'AD, pari oggetto, emessa dallo Stato di Progetto eccetto se modificate dall'EASA. In tal caso si applicheranno come modificate dall'Agenzia;
  - b. dal 28 Settembre 2003 incluso - AD emesse da EASA
- 4) Aeromobile immatricolato in uno Stato che non è membro UE e rispondente ad un tipo per il quale EASA non è autorità dello Stato di Progetto (State of Design Authority)
- a. fino al 27 Settembre 2003 incluso - AD emesse dall'Autorità dello Stato di Progetto dell'aeromobile. Le AD ripetitive o che hanno un'azione conclusiva (terminatine action) dopo il 27 settembre 2003 si applicheranno come stabilito nell'AD, pari oggetto, emessa dallo Stato di Progetto eccetto se modificate dall'EASA. In tal caso si applicheranno come modificate dall'Agenzia;
  - b. dal 28 Settembre 2003 incluso - AD emesse dall'Autorità dello Stato di Progetto dell'aeromobile a meno che non diversamente disposto da EASA tramite emissione di propria AD.

Successivamente, la rispondenza e la sorveglianza rispetto a questo requisito sarà garantita ed effettuata tenuto conto di quanto riportato ai punti b) sopra menzionati ed agli ulteriori termini e considerazioni di seguito riportati.

La rispondenza alle su citate AD deve essere documentata dal richiedente utilizzando il riferimento proprio della AD applicabile; *cross reference* alle numerazioni di eventuali altre AD di pari contenuto possono essere evidenziati in aggiunta.

Qualora in applicazione dei criteri delineati nello schema citato si evidenziassero situazioni peculiari (ad esempio AD i cui termini di prima applicazione o ripetitivi travalicano la data di insediamento dell'EASA risultando difformi da quelli validi successivamente a tale data, difformità con le eventuali AD emesse dallo Stato di Registrazione) quest'ultime dovranno essere sottoposte all'attenzione dell'ENAC, unitamente ad una proposta sostanziata di adeguamento o fasatura, e saranno trattati caso per caso eventualmente con il coinvolgimento di EASA e delle altre Autorità interessate.

L'ENAC può richiedere inoltre che l'aeromobile, le parti ed i componenti in esso installati, rispondano alle applicabili AD emesse da ENAC dopo il 28 Settembre 2003 nell'ambito delle prerogative dell'Art. 10.1 del Regolamento CE 1592/2002 per gli aeromobili immatricolati in Italia.

### **7) Requisiti Manutentivi**

Ai fini della valutazione dello stato manutentivo dell'aeromobile all'atto delle verifiche per il rilascio del CN, è necessario accertare che tutti gli interventi manutentivi previsti siano stati eseguiti e opportunamente deliberati nelle relative registrazioni di manutenzione o con l'appropriato per la delibera della manutenzione (ad es. EASA form one o equivalente). Quanto sopra in particolare in relazione ad aeromobili usati qualora si intenda adottare un programma di manutenzione differente da quello adottato prima del trasferimento in Italia.

Come conseguenza di ciò, l'aeromobile può dover essere sottoposto ad idoneo programma di manutenzioni ed ispezioni, concordato con ENAC, per la fasatura tra il programma di manutenzione in uso prima del trasferimento in Italia ed il programma di manutenzione proposto od adottato. In tale contesto, si segnalano, come applicabile, i programmi di prevenzione e controllo della corrosione (CPCP), i programmi supplementari di ispezioni strutturali, gli specifici requisiti previsti dalla normativa italiana applicabile in materia di intervalli manutentivi per motori alternativi ed ai requisiti manutentivi per gli equipaggiamenti/apparati di emergenza ed elettroavionici installati sull'aeromobile all'atto della visita. Per gli aeromobili per i quali il programma di manutenzione proposto in accordo alla Circolare NAV 26 è basato sull'ispezione annuale, il programma di fasatura contemplerà di norma l'esecuzione di tale ispezione.

### **8) Certification Maintenance Requirements e Airworthiness Life Limitations (Service Life Limits)**

Laddove il processo di certificazione di tipo abbia identificato, per l'aeromobile e per i prodotti/componenti su di esso installati, dei *Certification Maintenance Requirements* (CMR) o degli *Airworthiness Limitation Items* (ALI), la verifica sulle registrazioni di manutenzione sarà tesa a fornire evidenza della esecuzione e delibera delle prescritte attività ai prescritti intervalli.

### **9) Configurazione di Cabina**

La configurazione di cabina presente sull'aeromobile è controllata per stabilirne la conformità ad una configurazione modifica approvata. Questo includerà per esempio:

- Dislocazione degli equipaggiamenti, marcature e targhette
- Larghezza dei corridoi e passo tra i sedili
- Accesso alle uscite ed alle uscite di emergenza con particolare riguardo alle uscite sulle ali tipo III e IV
- Galleys

- Toilets
- Ecc.

### 10) Certificato Acustico – Schema di applicabilità

<p style="text-align: center;"><b>Aeromobili in possesso di Certificato di Aeronavigabilità e Certificato di Aeronavigabilità Ristretto</b></p> <p>Si deve controllare se rientrano nell'“<u>Annesso 2</u>” del Regolamento (CE) 1592/2002 (in questo caso riferirsi ai due casi successivi qui sotto riportati “Aeromobili NON EASA (<u>Annesso 2</u>)” “Aeromobili EASA”)</p>	<p style="text-align: center;"><b>Aeromobili in possesso di Permesso di Volo</b></p> <p style="text-align: center;">Non necessitano di Certificato Acustico.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Aeromobili Non EASA (<u>Annesso 2</u>)</b></p> <p>Seguono le normative italiane. Nel caso specifico il Decreto 3.12.1983, <u>valido solo per i velivoli</u>.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Velivoli che NON RIENTRANO in uno dei Capitoli dell'Annex 16 ICAO e si trovano già registrati in Italia al 1.7.1984: Non necessitano di Certificato Acustico (Art. 4)</li> <li>2. Velivoli che NON RIENTRANO in uno dei Capitoli dell'Annex 16 ICAO e vengono registrati in Italia dopo il 1.7.1984: Necessitano di Certificato Acustico (Art. 4)</li> <li>3. Velivoli che RIENTRANO in uno dei Capitoli dell'Annex 16 ICAO: Necessitano di Certificato Acustico (Art. 1)</li> </ol> <p><u>Altri aeromobili</u> (escluso velivoli) che non seguono il Decreto 3.12.1983.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aeromobili che NON RIENTRANO in uno dei Capitoli dell'Annex 16 ICAO: Non necessitano di Certificato Acustico.</li> </ol> <p>Aeromobili che RIENTRANO in uno dei Capitoli dell'Annex 16 ICAO: Necessitano di Certificato Acustico</p>	<p style="text-align: center;"><b>Aeromobili EASA</b></p> <p>Seguono la normativa EASA.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aeromobili che NON RIENTRANO in uno dei Capitoli dell'Annex 16 ICAO: Non necessitano di Certificato Acustico.</li> <li>2. Aeromobili che RIENTRANO in uno dei Capitoli dell'Annex 16 ICAO: Necessitano di Certificato Acustico</li> </ol>