

Completare questo modello online o con lettere maiuscole utilizzando penne con inchiostro blue o nero  
Per le istruzioni di inoltro, vedere le note qui sotto riportate

Conforme fino al  
Reg. (UE) n.

Conforme fino  
alla ED Dec. n.

Lo scopo della lista di rispondenza (LR) per il Programma di Manutenzione (PdM) è quello di assistere i proprietari / operatori o le imprese con cui i suddetti hanno sottoscritto un contratto ai sensi del paragrafo M.A.201(i)(3), al fine di assicurare che i PdM presentati ad ENAC per l'approvazione siano standardizzati e includano tutti gli elementi che sono richiesti dal § M.A.302, e relative AMC/GM della Parte M, tenendo conto anche delle altre ulteriori raccomandazioni/linee guida emesse da ENAC a livello nazionale. Questa LR, una volta completata, dovrebbe essere presentata con la bozza di PdM da proporre ad ENAC, quando autorità competente ai sensi del paragrafo M.1.3 per l'approvazione del PdM. Questa LR non è quindi utilizzabile per gli aeromobili che ricadono nell'applicabilità dell'allegato V<sub>ter</sub> (Parte ML) del Regolamento (UE) 1321/2014 e successive modificazioni e integrazioni (ss.mm.ii.).

Oltre che nelle circostanze descritte nella seguente Nota A, il richiedente può predisporre una propria LR sviluppata sulla base della presente. In quest'ultima circostanza, il richiedente è consapevole del fatto che questo potrebbe incidere sui tempi di valutazione e approvazione del PdM. Questa LR riflette i contenuti dell'"appendice I alla AMC M.A.302 and AMC M.B.301(b)" pubblicata da EASA. La LR dovrebbe consentire di identificare chiaramente se il particolare aspetto/contenuto della lista è considerato soddisfatto (ossia crocsegnando la colonna "SI") riportando nella sezione note, dove tale soddisfacimento può essere desunto o è dimostrato. Analogamente, quando è necessario indicare che lo specifico aspetto contenuto della LR non risulta non applicabile, questo deve risultare chiaramente nella Lista (ossia crocsegnando la colonna "N/A") riportando nella sezione note, la motivazione di tale determinazione.

Salvo quando diversamente previsto nella Parte M, le singole attività manutentive applicabili e le relative procedure di controllo e gestione del PdM, è richiesto siano inclusi, come necessario, nel PdM stesso o nel Manuale della CAMO (CAME) / CAO(CAE) dell'operatore o dell'impresa CAMO/CAO che gestisce la navigabilità e/o il PdM dell'aeromobile a seguito di un apposito contratto sottoscritto con il proprietario /operatore dell'aeromobile (rif. contratto secondo Appendice I alla Parte M o di tipo limitato secondo M.A.201(i)(3)). Nel caso di aeromobile la cui navigabilità continua è gestita dalla CAMO/CAO dell'operatore, le relative procedure di controllo e gestione del PdM possono essere contenute nel Manuale della CAMO (CAME) / CAO(CAE) purché riferenziate nel PdM (in questo caso diventano parte integrante di quest'ultimo). Nella colonna note riferita alla previsione in esame deve essere introdotto il pertinente riferimento incrociato allo specifico punto del CAME/CAE e del PdM dove è fornita l'evidenza del relativo soddisfacimento. Non è accettabile inserire, come il riferimento incrociato, un semplice rimando al PdM o al CAME/CAE.

Questa LR viene fornita per garantire che gli elementi minimi richiesti sono contenuti nel PdM. Questa lista deve essere migliorata dal singolo utilizzatore, come necessario, per tener conto degli eventuali emendamenti intervenuti alla regolamentazione di riferimento e per soddisfare le peculiarità dell'aeromobile, cui il PdM è applicabile, in termini tipologia di operazioni, utilizzo previsto ed ambiente operativo. Questa LR può essere utilizzata anche dalla CAMO con privilegio di approvazione dei PdM per documentare il processo interno e da fornire in allegato alla lettera di trasmissione all'ENAC del PdM, e delle relative revisioni, approvati

Nota A: La presente LR è predisposta tenendo conto di quanto riportato nell'"Appendice I alla AMC M.A.302 and AMC M.B.301(b)" di cui alla EASA ED Decision No 2015/029/R, come emendata dalle ss.mm.ii.. Qualora siano pubblicate revisioni regolamentari o ulteriori ED Decisions che impattano i contenuti di quelle in vigore alla data della presente revisione, è comunque responsabilità del richiedente, all'atto della presentazione della domanda di approvazione del PdM, predisporre una LR personalizzata che, in relazione ai pertinenti termini di implementazione, tenga conto delle suddette variazioni. Tale LR personalizzata sarà basata sull'ultima edizione del Doc. ENAC-CCL-PM pubblicata sul sito internet dell'ENAC mentre le variazioni introdotte saranno opportunamente evidenziate graficamente dal richiedente.

Nota B: Laddove si predisponga la LR per un PdM relativo ad un aeromobile registrato in altro Stato ed ENAC (in qualità di autorità competente dello Stato dell'operatore o di autorità competente per l'impresa CAMO/CAO coinvolta) sia stata identificata come autorità competente per l'approvazione di detto programma in accordo al punto 3 del paragrafo M.1 della Parte M, il compilatore dovrà tenere conto dei termini, dei contenuti e delle limitazioni previsti nell'accordo tra ENAC e l'autorità dello Stato di Registrazione stipulato ai sensi della su citata previsione regolamentare. La lista, il PdM, la dichiarazione ecc. saranno quindi adattati e/o ampliati come necessario per tener conto di quanto sopra e degli eventuali requisiti manutentivi previsti dalla regolamentazione dello Stato di Registrazione in relazione a tutte le applicabili peculiarità operative, di utilizzazione e ambientali.

Denominazione/Nome e Cognome del Proprietario/Operatore															
N. COA/COLA o altra approvazione operativa															
N. riferimento del PdM del Proprietario/ Operatore															
Identificativo e riferimento CAME / CAE (se applicabile)															
Riferimento dell'Approvazione ENAC del PdM															
Stato di Revisione del PdM															
Dettagli sul precedente PdM															
Manutenzione del Pilota-Proprietario		SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	Usò Certifying Staff Indipendente						SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
Compilata da		Data			Ruolo										
Approvata da		Data			Ruolo										
Analizzata da (solo ENAC)		Data													

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM		Rev.		data	
N. Item	Descrizione	Soddisfatto			Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 1: Requisiti Generali</b>					
1.1	Informazioni Base del PdM				
1.1.1	Tipo/modello e marche di registrazione dell'aeromobile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Tipo/modello dei motori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Tipo/modello delle eliche, se applicabile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Tipo/modello delle unità di potenza ausiliarie, se applicabile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.2	Nome e indirizzo del proprietario, operatore, od organizzazione di gestione della navigabilità continua dell'aeromobile (CAMO/CAO)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.3	Riferimento, data e numero di edizione del PdM approvato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.4	Dichiarazione firmata: vedere <a href="#">Parte 8</a>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.5	Lista dei contenuti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Lista delle pagine effettive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Stato di revisione del documento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.6	Scadenza delle manutenzioni in considerazione dell'utilizzo previsto; include una tolleranza di utilizzo non superiore al 25% <sup>1</sup> . Dove l'utilizzo non può essere previsto devono essere inclusi dei limiti calendariali	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.7	Procedure di <i>escalation/evolution</i> degli intervalli manutentivi, dove applicabili e accettabili da parte dell'ENAC <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

<sup>1</sup> Tale valore deve essere indicato nel PdM

<sup>2</sup> Vedi sezione 10 della presente LR

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data			
N. Item	Descrizione	Soddisfatto SI    N/A		Note	Note per ENAC
<b>Parte 1: Requisiti Generali</b>					
1.1.8	Date e riferimenti delle revisioni approvate del PdM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.9	Dettagli dei task di manutenzione prevolo che sono effettuati da personale manutentivo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.10	Operazioni di manutenzione richieste, e relativa periodicità (intervalli/frequenze) a cui devono essere effettuate, in linea con quanto riportato nella sezione "Programma di manutenzione" del sito internet ENAC. Questo include l'applicabilità; il tipo e la profondità dell'ispezione; laddove richiesto o ritenuto appropriato in funzione anche dei termini contrattuali, la qualifica del personale per l'esecuzione e delibera dell'ispezione (inclusa l'indicazione di quelle considerabili rientranti, quando applicabile, nella limited pilot owner maintenance o per il Certifying Staff indipendente); e la necessità per alcune di esse di eventuali ispezioni addizionali, le modalità per identificare il clock starting point per il calcolo delle scadenze o dei periodi di implementazione dei requisiti manutentivi (Vedi EASA FAQ 23797) per:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Aeromobile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Motori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	APU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Eliche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
e.	Componenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data			
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 1: Requisiti Generali</b>					
f.	Accessori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
g.	Equipaggiamenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
h.	Strumenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
i.	Apparati elettrici e radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.11	La periodicità alla quale i componenti devono essere:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Ispezionati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Puliti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Lubrificati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Riforniti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
e.	Regolati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
f.	Testati (tested)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.12	Se applicabile, dettagli su "Ageing aircraft system requirements" con gli specificati programmi di campionamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.13	Se applicabile, dettagli delle specifiche ispezioni manutentive strutturali, inclusi ma non solo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	(Supplemental) structural inspection programmes ((S)SIPs o (supplemental) structural inspection documents (S)SIDs) emesis dal design Approval Holder (DAH) o del dichiarante di una dichiarazione di conformità del progetto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM	Rev.	data			
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 1: Requisiti Generali</b>					
b.	Corrosion prevention and control programmes (CPCPs) tenendo conto del baseline CACP emesso dal DAH o del dichiarante di una dichiarazione di conformità del progetto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Per large aeroplanes, maintenance data derivanti dalla compliance con gli <i>ageing structure requirements</i> del punto 26.370/CS 26.370 e rel. GM dell'Allegato I (Parte 26) al Regolamento (UE) 2015/640.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.14	Se applicabile, dettagli sulle Critical Design Configuration Control Limitations insieme alle appropriate procedure .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.15	Se applicabile, la Dichiarazione sui limiti di validità in termini di ore e cicli di volo/limiti calendariali totali del programma strutturale di cui al precedente punto 1.1.13 della presente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.16.1	Gli intervalli di revisione da nuovo o da ultima revisione per i componenti (Vedi anche <a href="#">LG 2015/004-NAV</a> e AMC M.A.302(d) point (2))	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.16.2	Gli intervalli di sostituzione da nuovo o da ultima revisione per i componenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.17	Riferimento incrociato a altri documenti pertinenti, approvati da EASA (ad es. come applicabile, TCDS, MRBR, MPD, AMM Chp 5, ESM, Propeller SM, CMM, Regolamenti UE applicabili, STCH/DAH ICA, ecc) che contengono dettagli su attività manutentive relative a <sup>3</sup> :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Limiti di vita/ispezione obbligatori (Aeromobile, Motori, Eliche, APU, parti, componenti, ecc).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Certification Maintenance Requirements (CMR's), se applicabili	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

<sup>3</sup> **AVVERTENZA** : Per prevenire che siano accordate inavvertitamente variazioni a tali task o intervalli, queste attività manutentive non dovrebbero essere incluse nella parte principale del PDM, o di altro sistema di controllo e pianificazione della manutenzione, senza che sia identificata specificatamente la loro condizione di obbligtorietà.

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data			
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
<b>Parte 1: Requisiti Generali</b>					
		SI	N/A		
c.	Airworthiness Directives (AD) (in particolare con interventi ripetitivi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Specifica identificazione dello stato di obbligatorietà delle voci indicate nei precedenti punti a, b, e c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.18	Dettagli <i>su</i> , o riferimenti incrociati <i>a</i> , qualsiasi Programma di controllo dell'affidabilità (reliability programme) o metodi statistici per la sorveglianza continua, se applicabile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.19	Dichiarazione che le pratiche di manutenzione e le procedure utilizzate per soddisfare ai requisiti del programma sono in accordo agli standard definiti nelle Istruzioni di manutenzione del detentore del certificato di tipo o del dichiarante di una dichiarazione di conformità del progetto. Nel caso di pratiche e procedure di manutenzione che differiscono questa dichiarazione dovrebbe esser fatta facendo riferimento a queste.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.1.20	Ogni task di manutenzione (cioè ispezione - dettagliata, generale, operational check, functional check, ecc.) richiamato deve essere definito nella sezione definizioni del programma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Intervalli di effettuazione della pesata e relative procedure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Procedure di storage/parking dell'aeromobile e delle sue parti e interventi periodici durante lo storage/parking	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Criteri per richiedere e implementare i programmi ponte per l'inserimento di un aeromobile nell'applicabilità del PdM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 1: Requisiti Generali

### ULTERIORI NOTE

Vedere FAQ EASA su Aircraft Maintenance Programme (<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/amp-aircraft-maintenance-programme>)

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.			data	
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 2: Basi del Programma</b>					
2.1.	Il programma di manutenzione del proprietario o della CAMO è basato sul MRB report (quando applicabile), e il Maintenance Planning Document o il Capitolo 5 del manuale di manutenzione del detentore del certificato di omologazione o del dichiarante di una dichiarazione di conformità del progetto?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.2	Per aeromobili nuovi e in assenza di programma di manutenzione precedentemente approvato, è stato necessario per il proprietario o l'organizzazione incaricata valutare globalmente le raccomandazioni del costruttore (MRB report dove applicabile), insieme alle altre informazioni di aeronavigabilità, al fine di produrre un programma idoneo per l'approvazione?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.3	Per aeromobili esistenti, il PdM è stato sviluppato per comparazione con programmi di manutenzione precedentemente approvati ad altri esercenti, senza presumere l'applicabilità ma giustificandola, al momento di valutare il programma esistente, sulla base dei propri ratei d'uso, delle specifiche operative e di network, e dell'esperienza guadagnata dal proprietario o l'impresa incaricata?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.4	Quando le Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) sono state identificate dal TC/STC holder, il programma di manutenzione risulta coerente con il contenuto delle relative istruzioni di manutenzione predisposte dal TC/STC Holder ed inserendo le opportune avvertenze per sottolineare che le CDCCL sono caratterizzate da funzionalità di un impianto o di un componente dell'aeromobile che devono essere preservate durante la modifica, riparazione o manutenzione programmata di detto impianto/componente durante tutta la vita operativa dell'aeromobile o dello stesso componente?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 2: Basi del Programma

Note

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 3: Aggiornamenti</b>					
3.1	Sono descritte le modalità attraverso le quali il proprietario o l'organizzazione che gestisce l'aeronavigabilità continua dell'aeromobile (CAMO/CAO) assicura di effettuare le revisioni del PdM, ottenendone come necessario l'approvazione (Nota 1), per riflettere le variazioni:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	nelle raccomandazioni emesse dal detentore del certificato di omologazione o dal dichiarante di una dichiarazione di conformità del progetto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Connesse alle modifiche introdotte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Connesse alle riparazioni introdotte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Connesse all'esperienza in servizio ; o	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
e.	Richieste da parte dell'ENAC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

<b>Parte D: Informazioni Aggiuntive</b>		<b>Continua</b>	
<b>Impresa</b>		<b>Data</b>	

**Nota 1:** Fare riferimento a quanto contenuto al punto 3 del paragrafo M.1 della Parte M e al paragrafo M.A.302(c).

**ULTERIORI NOTE**

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.		data		
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		

**Parte 4: Variazioni permesse agli intervalli di manutenzione (con l'eccezione delle voci identificate in 1.1.17)**

4.1	Le procedure per la gestione del PdM, descrivono che è possibile variare la periodicità dei task del PdM solo attraverso:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.	procedure approvate dall'ENAC in qualità di autorità competente ai sensi del paragrafo M.1 (vedi <a href="#">Parte 10 e</a> nota 3)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.	l'approvazione dell'ENAC in qualità di autorità competente ai sensi del paragrafo M.1– Verificare <a href="#">Parte 10</a> e nota 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

**ULTERIORI NOTE**

NOTA 3: L'uso della procedura per l'approvazione indiretta del PdM da parte di una CAMO/CAO non è consentito e non deve essere previsto:

1. per le variazioni che riguardano attività manutentive correlate alla sicurezza delle operazioni (ALI, AD ripetitive, ecc.);
2. per i programmi di manutenzione per aeromobili registrati in altro Stato ed ENAC non sia stata identificata come autorità competente per l'approvazione di detto programma in accordo al punto 4 del paragrafo M.1 della Parte M.

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
N. Item	Descrizione		SI	N/A		

### Parte 5: Revisione periodica dei contenuti del programma.

5.1	È previsto di effettuare la revisione periodica del programma del proprietario o della CAMO per riflettere l'aggiornamento di:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Raccomandazioni emesse dal detentore del certificato di omologazione o del dichiarante una dichiarazione di conformità di progetto		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Revisioni al MRB report se applicabile		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Requisiti obbligatori		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Necessità manutentive dell'aeromobile emerse in conseguenza di: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) in service experience</li> <li>b) modifiche e riparazioni introdotte che possano richiedere task aggiuntivi</li> <li>c) variazioni nel tipo e specificità delle operazioni</li> <li>d) variazioni nei parametri di utilizzazione dell'aeromobile(i)</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5.2	È previsto la revisione dei contenuti del PdM con una frequenza almeno annuale alla luce dell'esperienza acquisita durante le operazioni?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

**ULTERIORI NOTE**

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM	Rev.	data	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
N. Item	Descrizione		SI	N/A		

## Parte 6: Reliability programmes.

6.1	Applicabilità		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.1.1	Sviluppo nei seguenti casi:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Programma basato su logica MSG-3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Programma che include componenti <i>condition monitored</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Programma che non contiene intervalli di revisione per tutti i componenti degli impianti significativi		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Specificato dal MPD del costruttore o dal MRB report		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.1.2	Non necessità di sviluppo nei seguenti casi:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Programma basato sulla logica MSG-1 o 2 (con solo voci <i>hard times</i> o <i>on condition</i> )		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	aeromobili diversi da aeromobili a motore complessi, vedi def. punto (u) Art. 2 del Reg (UE) n. 1321/2014 tenendo conto punto 7 art. 3 del medesimo Reg. (UE) 1321/2014.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Programma che fornisce intervalli di revisione per tutti i componenti degli impianti significativi <sup>4</sup>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

<sup>4</sup> Nota: Per lo scopo del Paragrafo 6.1.2, un sistema significativo è un sistema il cui malfunzionamento potrebbe compromettere la sicurezza dell'aeromobile.

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.		data		
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		

### Parte 6: Reliability programmes.

6.1.3	Fermo restando quanto detto nei precedenti paragrafi 6.1.1 e 6.1.2, l'operatore o l'organizzazione incaricata della gestione del PdM può sviluppare comunque un proprio programma di monitoraggio dell'affidabilità se ritenuto utile anche se non rientrante nei precedenti casi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.2	Applicabilità, flotte piccole di operatori o CAMO <sup>5</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.2.1	Meno di 6 aeromobili dello stesso tipo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.2.2	La necessità della presenza del programma di affidabilità prescinde dalla dimensione della flotta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.2.3	Programma di affidabilità confezionato opportunamente per seguire la dimensione e la complessità delle operazioni	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.2.4	L'utilizzo di "Alert levels" deve essere usato attentamente, soprattutto nel caso di piccole flotte quando la quantità dei dati può essere generalmente ridotta e il calcolo degli Alert levels risulta normalmente molto grossolano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

<sup>5</sup> La presenza nel PdM di un appropriato Reliability Program (RPP, e delle pertinenti procedure per la sua gestione, è richiesta indipendentemente dalla consistenza numerica della flotta cui il PdM in questione si applica. Nel caso di piccole flotte (sotto le 6 unità), il RP va confezionato opportunamente, in termini di contenuti e complessità, tenendo conto della suddetta dimensione e dell'estensione della rete operativa in cui tale flotta viene utilizzata. Nel RP vanno inoltre descritti tutti gli elementi richiesti dalla regolamentazione applicabile al fine assicurare la corretta gestione e controllo del PdM, quali ad esempio:

1. compiti e responsabilità delle strutture organizzative (Ingegneria, Produzione, Qualità, Operazioni, ecc), delle figure chiave e degli eventuali comitati di controllo del programma (Reliability Groups);
2. tipologia e la periodicità dei reliability meeting, partecipazione e ruolo delle Autorità;
3. processi e modelli per l'acquisizione, la conservazione e l'analisi dei dati (input ed output del programma);
4. modalità di identificazione aggiornamento e gestione dei performance standard, degli alert e delle conseguenti azioni correttive;
5. modulistica e reportistica in uso, sua distribuzione interna e verso le autorità.

Vedi AMC M.A.302(f) e punto 6 della Appendix I to AMC M.A.302 and M.B.301 per ulteriori dettagli.

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM	Rev.	data			
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 6: Reliability programmes.</b>					
6.2.5	Nello stabilire un programma di affidabilità per piccole flotte si tiene conto di:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	focalizzare l'attenzione su aree dove è probabile processare una sufficiente quantità di dati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Fornire, quando la quantità di dati è veramente limitata, le opportune indicazioni su come deve essere applicato il giudizio ingegneristico per adottare le opportune decisioni considerando o prevedendo che:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	- Un rateo "0" nei calcoli statistici potrebbe semplicemente essere un indicatore che non si hanno a disposizione un numero sufficiente di dati statistici, piuttosto che indicare che non ci sono potenziali problemi in atto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	- Quando si usano "alert", anche un singolo evento riportato può causare il raggiungimento dell'alert, e quindi è necessario utilizzare l'engineering judgement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	- può essere necessario confrontarsi con altre CAMO che gestiscono la medesima tipologia di aeromobile o anche con il TCH	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.2.6	Dati e analisi in <i>pool</i> (il successivo paragrafo 6.6 specifica le condizioni)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.2.7	Se non sono disponibili o non è possibile avere dati in pool con altre CAMO, siano previste restrizioni aggiuntive sugli intervalli dei tasks specificati nel MRB/MPD rispetto al riconoscimento di variazioni o effettuazione di evolution dei task manutentivi nel PdM.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM		Rev.		data	
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 6: Reliability programmes.</b>					
6.3	Giudizio ingegneristico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.3.1	C'è personale appropriatamente qualificato e in numero soddisfacente (con appropriate esperienza ingegneristica e che comprende il concetto di affidabilità) per governare il programma di gestione dell'affidabilità?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.3.2	E' chiaramente detto che la mancanza del personale rispondente al punto 6.3.1, può causare il rifiuto da parte di ENAC di approvare il programma di affidabilità e quindi il PdM?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.4	Manutenzione contrattata.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.4.1	il PdM e il relativo RP prevede che eventuali funzioni (vedi ad es. para. 6.4.2) di essi possano essere date a contratto alla AMO, solo se si è verificato che detta AMO ha l'expertise per assicurare tali funzioni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.4.2	Queste sono:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Sviluppo dei programmi di manutenzione e di gestione della affidabilità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Effettuazione Raccolta ed analisi dei dati di affidabilità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Fornire i <i>reliability reports</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Proporre azioni correttive all'impresa CAMO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM		Rev.		data	
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 6: Reliability programmes.</b>					
6.4.3	Approvazione ad implementare una azione correttiva / Prerogative e responsabilità della organizzazione CAMO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.4.4	L'accordo tra CAMO e impresa di manutenzione a contratto dovrebbe essere specificato nel Contratto di Manutenzione e nelle Procedure del CAME e del Maintenance Organism. Procedures (vedere Appendix IV to AMC1 CAMO.A.315(c))	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5	Programma di gestione dell'affidabilità.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.1	Obiettivi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.1.1	Dichiarazione che riassume i principali obiettivi del programma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Riconoscere la necessità di azioni correttive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Stabilire quale azione correttiva è necessaria	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Determinare l'efficacia di tale azione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.1.2	La portata degli obiettivi deve essere direttamente correlata al programma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.1.3	Efficacia di tutte le task MSG-3 e adeguatezza della periodicità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.2	Identificazione delle voci. Le voci controllate dal programma devono essere indicate ad es. tramite ATA Chapters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
N. Item	Descrizione		SI	N/A		

### Parte 6: Reliability programmes.

6.5.3	Termini impiegati e definizioni. I termini significativi e le definizioni devono essere chiaramente identificate		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.4	Origini e raccolta dei dati.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.4.1	Origini delle informazioni e procedure nel manuale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.4.2	I tipi di informazioni devono essere correlate agli obiettivi, esempi delle principali comuni origini:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Pilots Reports		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Technical Logs		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Aircraft Access Terminal / On-board readouts		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Maintenance Worksheets		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
e.	Workshop Reports		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
f.	Reports on Functional Checks		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
g.	Reports on Special Inspections		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
h.	Stores Issues/Reports		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
i.	Air Safety Reports		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
j.	Reports on Delays and Incidents		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM		Rev.			data	
N. Item	Descrizione	Soddisfatto			Note	Note per ENAC
		SI	N/A			
<b>Parte 6: Reliability programmes.</b>						
k.	Altre origini: ETOPS, RVSM, CAT II/III ecc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
6.5.4.3	Propria tenuta in conto delle informazioni sulla navigabilità continua emesse in accordo alla Parte-21 o Parte 21 Light	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
6.5.5	Illustrazione delle informazioni. Informazioni illustrate graficamente o in forma tabulare o combinata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
6.5.5.1	Previsioni per "nil returns"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
6.5.5.2	Nel caso di "standards" or "alert levels", informazioni orientate coerentemente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
6.5.6	Esame, analisi e interpretazione delle informazioni. I metodi per l'esame, l'analisi e l'interpretazione delle informazioni devono essere illustrati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
6.5.6.1	Variazione dei metodi di esame - contenuto e quantità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
6.5.6.2	L'intero processo deve permettere un esame critico dell'efficacia del programma come attività totale. Può riguardare:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
a.	Confronto con affidabilità operative con standard stabiliti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b.	Analisi e interpretazione delle tendenze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c.	Valutazione di difetti ripetitivi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
d.	Test di confidenza dei risultati aspettati e ottenuti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
N. Item	Descrizione		SI	N/A		

### Parte 6: Reliability programmes.

e.	Studi delle bande di vita e caratteristiche di sopravvivenza		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
f.	Predizioni di affidabilità		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
g.	Altri metodi di esame e valutazione		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.6.3	La dimensione e la profondità dell'analisi devono essere correlati al particolare programma:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Difetti in volo e riduzioni dell'affidabilità		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Difetti – in linea e in base		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Deterioramenti osservati durante la manutenzione ordinaria		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	<i>Workshop e overhaul findings</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
e.	Valutazione delle modifiche		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
f.	Programmi di campionamento ( <i>sampling programmes</i> )		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
g.	Adeguatezza degli equipaggiamenti e delle pubblicazioni di manutenzione		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
h.	Efficacia delle procedure di manutenzione		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
i.	Addestramento del personale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
j.	Service bulletins, istruzioni tecniche, ecc.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data			
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 6: Reliability programmes.</b>					
6.5.6.4	Manutenzione contrattata – i termini e i dettagli degli accordi per assicurare la disponibilità continuativa dei dati dovrebbero essere definiti e inclusi nel programma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.7	Azioni correttive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.7.1	Procedure / tempi per l'implementazione delle azioni correttive / monitoraggio- deve essere completamente descritto e può includere:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Variazioni alle procedure o alle tecniche di manutenzione e operative	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	eventuali variazioni (ad es. ai contenuti e frequenze delle ispezioni, ai functional check, ai requisiti e agli intervalli di overhaul) che richiedono l'emendamento del programma di manutenzione approvato, incluse escalation e de-escalation, aggiunta modifica o cancellazione di task)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Emendamenti ai manuali approvati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Introduzione di modifiche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
e.	Special inspections / fleet campaigns	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
f.	Spares provisioning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
g.	addestramento del personale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
h.	Manpower and equipment planning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data			
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		
<b>Parte 6: Reliability programmes.</b>					
	NOTA: sono identificate quali azioni correttive richiedono comunque l'approvazione preventiva dell'autorità competente?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.7.2	Devono essere descritte le procedure per l'attuazione delle azioni correttive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.8	Responsabilità organizzative Struttura organizzativa – definizione della catena di responsabilità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.9	Presentazioni delle informazioni all'autorità competente. Informazioni trasmesse all'ENAC per l'approvazione del programma di affidabilità:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Formato e contenuto dei rapporti periodici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Tempi dei rapporti / distribuzione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Formato e contenuto dei rapporti richiedenti emendamenti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.10	Valutazione e revisione. Descrizione delle procedure e responsabilità individuali – monitoraggio continuo dell'efficacia del programma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.10.1	Procedure per la revisione degli "standards" o "alert levels".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.10.2	I criteri da tener in conto durante la revisione includono:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Utilizzazione (alta / bassa / stagionale)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Omogeneità della flotta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.		data		
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		

### Parte 6: Reliability programmes.

c.	Criteri di adeguamento degli Alert Levels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
d.	Adeguatezza dei dati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
e.	Audit sulla procedura di reliability	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
f.	Addestramento del personale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
g.	Procedure operative e di manutenzione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.5.11	Approvazione dell'organizzazione per l'implementazione delle variazioni al programma di manutenzione derivanti dai risultati del programma di affidabilità:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Il programma di affidabilità monitorizza il contenuto del programma di manutenzione in modo completo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	La CAMO esercita la gestione appropriata sulla validazione interna di tali variazioni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.6	Accordi di condivisione dei dati ( <i>Pooling arrangements</i> )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.6.1	Pooling information – per la validità dell'analisi, il tipo di aeromobile, gli standard operativi e le procedure di manutenzione (common fleet concept) in uso all'interno del pool di CAMO/operatori di cui si condividono i dati devono essere sostanzialmente gli stessi, ed includere:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Certification / modification / SB compliance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.		data		
N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		

### Parte 6: Reliability programmes.

b.	Fattori operativi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Fattori manutentivi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.6.2	Vi è una sostanziale omogeneità / Vi è l'accordo da parte dell'ENAC in qualità di autorità competente ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.6.3	L'aeromobile è in locazione breve ( <i>short-term lease</i> )? L'ENAC può acconsentire maggiore flessibilità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.6.4	Ogni variazione in merito a quanto sopra all'interno di ogni CAMO che partecipa al Pool richiedono un esame per mantenere i benefici della condivisione (l'accordo dell'autorità competente deve essere ottenuto prima della sottoscrizione degli accordi tra CAMO)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.6.5	Programmi di affidabilità gestiti dal costruttore dell'aeromobile previo accordo da parte dell'ENAC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

**Parte 6: Reliability programmes.**

ULTERIORI NOTE

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM

Rev.

data

N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		

### Parte 7: ENAC required items (vedi Linee Guida LG 2015/005-NAV).

7.1	Dettagli su chi può rilasciare il CRS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.2	Definire quali controlli/ispezioni devono considerarsi come interventi di base e quali richiedono controlli aggiuntivi (ispezioni indipendenti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3	Requisiti manutentivi in assenza di specifici raccomandazioni da parte del detentore del certificato di omologazione (Vedi <a href="#">Note 4 e 5</a> )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.1	Interventi di manutenzione impianti/apparati elettroavionici (vedi Nota 4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.2	Test di capacità della batteria dell'aeromobile/deep cycle (vedi Nota 4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.3	Equipaggiamenti di emergenza (vedi Nota 4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.4	Sistema di evacuazione di emergenza (vedi Nota 4):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
a.	Battelli portatili di tipo valigia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
b.	Porte e scivoli	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
c.	Uscite di emergenza/botole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.5	Tubazioni Flessibili	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.6	Controlli per contaminazione sistemi di lubrificazione e carburante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.7	Serbatoi in pressione (vedi Nota 4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.8	Seat belts and harnesses (vedi Nota 4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

*(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)*

n. rif. PdM	Rev.	data	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
N. Item	Descrizione		SI	N/A		

**Parte 7: ENAC required items (vedi Linee Guida LG 2015/005-NAV).**

7.3.9	Manutenzioni applicabili ad approvazioni per operazioni speciali, come applicabile:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1	AW OPS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2	MNPS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
3	RVSM		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
4	ETOPS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5	RNP		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6	LVO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7	Operazioni offshore		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
8	HEMS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
9	Trasporto di merci pericolose		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10	Operazioni al gancio		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
11	Operazioni in ambiente ostile		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
12	Operazioni External Sling load Ops		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
13	Operazioni NVIS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
14	Altro (Specificare)		<input type="checkbox"/>			
7.3.8	Equipaggiamenti forniti dal cliente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.9	Engine & APU condition monitored maintenance		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.10	Sistemi FDR		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

N. Item	Descrizione	Soddisfatto		Note	Note per ENAC
		SI	N/A		

## Parte 7: ENAC required items (vedi Linee Guida LG 2015/005-NAV).

7.3.11	Transponder Modo S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.12	In-flight entertainment systems (IFE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.13	Mode S e ADS-B Surveillance data items	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.3.14	Controllo periodico della pressione dei pneumatici ad intervalli adeguati o in caso di disponibilità dell'appropriato Sistema di monitoraggio, intervalli periodici di calibrazione del dispositivo (Parte 26.201/CS26.201)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

N. Item

### ULTERIORI NOTE

**NOTA 4:** Per gli "interventi di manutenzione per equipaggiamenti vari e di emergenza e relativi intervalli" fare riferimento alle Linee Guida [LG-2015/005-NAV](#)

**NOTA 5:** Laddove il programma di manutenzione è relativo ad un aeromobile registrato in altro Stato ed ENAC (in qualità di autorità competente dello Stato dell'operatore o di autorità competente per l'impresa CAMO coinvolta) sia stata identificata come autorità competente per l'approvazione di detto programma in accordo al punto 4 del paragrafo M.1 della Parte M (nell'accordo di tipo generale o specifico per tale attività redatto in accordo ed ai sensi dell'articolo 83bis della Convenzione ICAO), si deve verificare che il PdM tenga conto dei termini, dei contenuti e delle limitazioni previsti nell'accordo tra ENAC e l'autorità dello Stato di Registrazione stipulato ai sensi della su citata previsione regolamentare. Il PdM, la lista di controllo presentata, la dichiarazione ecc. saranno quindi adattati e/o ampliati come necessario per tener conto di quanto sopra e degli eventuali requisiti manutentivi previsti dalla regolamentazione dello Stato di Registrazione in relazione a tutte le applicabili peculiarità operative, di utilizzazione e ambientali.

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 8: DICHIARAZIONE DELL'OPERATORE (FORMA SUGGERITA)

Nella preparazione di questo programma di manutenzione al fine di soddisfare i requisiti della Parte M, sono state valutate le raccomandazioni fatte dai costruttori del velivolo, del motore e dai costruttori degli equipaggiamenti e, dove applicabile, sono stati incorporati.

Questo programma di manutenzione elenca le tasks ed identifica le pratiche e le procedure, che costituiscono la base per il mantenimento previsto dell'aeromobile. L'operatore o l'impresa CAMO/CAO che gestisce la navigabilità continua degli aeromobili sotto contratto con l'operatore, dichiara che questi aeromobili continueranno ad essere mantenuti in conformità con il presente programma.

I dati contenuti in questo programma saranno rivisti almeno annualmente per la continua validità alla luce di esperienza di servizio e delle istruzioni rilasciate dall'ENAC (o dalla Autorità competente come applicabile), nonché delle eventuali nuove o modificate istruzioni di manutenzione emesse dai detentori del certificato di omologazione del tipo (TCH) o del tipo supplementare (STCH) e da qualsiasi altro organizzazione che pubblica tali istruzioni in rispondenza con l'allegato (parte 21/21Light) al Regolamento (UE) 748/2012 come revisionato .

È inteso che questo programma non toglie la necessità di soddisfare ogni regolamento nuovo o emendato pubblicato da EASA o dall'ENAC dove questi regolamenti nuovi o emendati possano superare elementi di questo programma.

È inteso che la conformità a questo programma non scarica l'operatore dalla responsabilità di accertare che il programma rifletta le necessità manutentive dell'aeromobile, tale che l'impiego sicuro dell'aeromobile possa essere continuamente assicurato.

E' inteso inoltre che l'ENAC si riserva il diritto di sospendere, variare o annullare l'approvazione del programma di manutenzione se l'ENAC ha prova che i requisiti del programma di manutenzione non sono seguiti o che i richiesti standard di aeronavigabilità non sono mantenuti.

Nome ..... Posizione.....(NOTA)

Firma .....

Per conto dell'operatore/ CAMO/ CAO sotto contratto:.....

Data: .....

Nome e Cognome del proprietario, esercente o rappresentante legale della Società (NOTA):

.....

Firma ..... Data: .....

NOTA: La persona identificata sopra è il proprietario/operatore dell'aeromobile quando la gestione della navigabilità continua dell'aeromobile non è stata contrattualmente affidata ad una impresa CAMO, ovvero la persona richiesta dalla Parte CAMO.A.305(a)/CAMO.A.305(b)(2) nel caso di un detentore di COA, ovvero l'appropriato post holder dell'impresa CAMO/CAO cui è stata affidata contrattualmente dal proprietario/esercente la gestione della navigabilità continua dell'aeromobile, e identificate nel CAME/MOE. In quest'ultima circostanza il proprietario/operatore dell'aeromobile controfirmerà tale dichiarazione nel programma di manutenzione.

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 9: PRESENTAZIONE, PER APPROVAZIONE, DI REVISIONE AL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Operatore Programma Rif: \_\_\_\_\_ Aeromobile tipo: \_\_\_\_\_

Edizione No: \_\_\_\_\_ Data Edizione: \_\_\_\_\_

Revisione No: \_\_\_\_\_

Voce	Azione	Giustificazione
1. Introduzione pagina A	Sostituire con nuova pagina datata .....	Inserimento di un nuova ispezione
2. Introduzione page B	Sostituire con nuova pagina datata .....	Inserimento dell'aeromobile di marche I- .....
3. Pagina 45 –	Sostituire con nuova pagina datata .....	Revisione requisiti ispettivi paratia anteriore e posteriore. In accordo con gli ultimi requisiti del costruttore

**DICHIARAZIONE DI RISPONDENZA:** Questo Programma di Manutenzione soddisfa i requisiti manutentivi previsti dalla Parte M per la cellula, i motori, le eliche, gli impianti e i componenti.

Firma: \_\_\_\_\_ Posizione: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_\_

Organizzazione: \_\_\_\_\_ per conto di : \_\_\_\_\_

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 10: ISTRUZIONI PER LA GESTIONE DELLE VARIAZIONI PERMESSE AGLI INTERVALLI MANUTENTIVI

1. Le seguenti indicazioni forniscono informazioni e considerazioni sulle variazioni permesse agli intervalli manutentivi (vedi SCOPO) e la loro gestione. Queste indicazioni si riferiscono al caso in cui si intende, o è previsto dalla normativa di, richiedere l'approvazione del Programma di Manutenzione all'ENAC in qualità di autorità competente ai sensi del paragrafo M.1.3.

### 2. Introduzione

L'Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301 (b) al punto 4, include la possibilità, per il proprietario dell'aeromobile o per la CAMO/CAO che ne gestisce il PdM, di cambiare gli intervalli presenti nel PdM (escalation / evolution / variazioni temporanee/tolleranze). Tali cambiamenti devono essere approvati dall'ENAC quando agisce in qualità di autorità competente per l'aeromobile cui il PdM si riferisce ai sensi del paragrafo M.1.3, oppure in accordo ad una procedura approvata da ENAC per le imprese CAMO/CAO da esso approvate o, quando esiste uno specifico accordo al riguardo dell'approvazione del PDM, dall'autorità competente per l'impresa CAMO/CAO che gestisce la navigabilità continua dell'aeromobile in questione o che ha sottoscritto con il proprietario /operatore dell'aeromobile un contratto limitato ai sensi del disposto combinato dei paragrafi M.A.201(i)(3) e M.A.302(c) (indirect approval procedure – procedura per l'approvazione indiretta (vedere FAQ EASA 19061 per la definizione degli scopi, dei contenuti e della portata (ad es. limitazioni) della indirect approval procedure).

Le ragioni che possono generare tali cambiamenti sono molteplici. L'operatore, la CAMO/CAO che gestisce, con contratto secondo appendice I alla Parte M o in accordo a M.A.201(i)(3), il PdM per conto dell'operatore, possono richiedere cambiamenti ai contenuti del PdM approvato:

- 1) per far fronte, in circostanze eccezionali che non potevano essere ragionevolmente previste dall'operatore, ad esigenze in cui l'operatore non sia nella possibilità di far eseguire la manutenzione richiesta entro i limiti prescritti. Queste variazioni si applicano ad un singolo aeromobile, per una specifica circostanza od occasione e quindi limitate nel tempo (vedi anche l'EASA FAQ n. 47696). Per il calcolo della successiva scadenza ispettiva consultare gli esempi richiamati nell'EASA FAQ n. 19102;
- 2) in esito alle attività di riverifica periodica del PdM per tener conto, ai fini di assicurarne la continua validità nel tempo, di:
  - a) gli aggiornamenti emessi dal TCH/STCH, e da altri detentori di design, nelle istruzioni per la navigabilità continua (ICA) dei propri prodotti parti e pertinenze in accordo alla Parte 21, e su cui il PdM è basato;
  - b) l'esperienza maturata in servizio, le modifiche e riparazioni introdotte e le risultanze nell'implementazione del PdM incluso, quando richiesto, il programma per il controllo dell'affidabilità, in vigore.

Questi cambiamenti hanno valenza generale a carattere permanente e possono applicarsi ad un singolo aeromobile e/o a tutti gli aeromobili a cui il PdM in questione si applica. Con l'eccezione di quelli connessi alla variazione di task manutentivi di tipo obbligatorio quali ad esempio gli Airworthiness Limitation Item, CMR, AD, ispezioni obbligatorie, ecc. (che debbono essere introdotti al più presto possibile nel rispetto comunque dei termini di soddisfacimento e di implementazione per essi indicati), tali cambiamenti possono aver luogo in accordo al programma per il controllo dell'affidabilità (Reliability Programme) dell'operatore, ovvero sulla base del monitoraggio effettuato dall'operatore stesso sull'efficacia del proprio PdM, così come delineato nella apposita procedura di revisione ed aggiornamento

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 10: ISTRUZIONI PER LA GESTIONE DELLE VARIAZIONI PERMESSE AGLI INTERVALLI MANUTENTIVI

contenuta nel PdM stesso approvato da ENAC. Tali cambiamenti devono essere approvati da ENAC, salvo se non diversamente disciplinato, con apposita procedura approvata da ENAC, contenuta come applicabile nel PdM o nel CAME. La lettura delle FAQ EASA relative al PdM (<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/continuing-airworthiness#category-amp-aircraft-maintenance-programme>) con particolare riguardo a:

- FAQ n.48248 - How is it possible to escalate AMP task intervals?
- FAQ n.48249 - What kind of alternative (other than escalation) or additional instructions can be introduced in the AMP?

In entrambe i casi su menzionati il richiedente è chiamato a fornire adeguate giustificazioni circa le ragioni alla base della richiesta e la valenza tecnica del cambiamento proposto al fine di provare che la sicurezza complessiva delle operazioni non ne risulti compromessa, anche attraverso l'uso di adeguate misure compensative.

Lo scopo di queste istruzioni è di individuare i metodi accettabili per l'ottenimento dell'approvazione delle variazioni degli intervalli presenti nel PdM (paragrafi da 5 a 7). Queste istruzioni forniscono anche ulteriori dettagli sui tipi di periodicità ispettive che l'operatore/proprietario può usare (paragrafo 4).

### **SCOPO**

Lo scopo di queste istruzioni è di individuare i metodi accettabili per l'ottenimento dell'approvazione delle variazioni degli intervalli presenti (o tolleranze) nel PdM nelle casistiche rientranti nelle condizioni di cui ai seguenti paragrafi (da 5 a 7). Queste istruzioni forniscono anche ulteriori dettagli sui tipi di periodicità ispettive che l'operatore/proprietario può usare (paragrafo 4).

### **3. Riferimenti Normativi**

- 3.1.1. M.A.302 Aircraft Maintenance programme;
- 3.1.2. AMC M.A.302 Aircraft Maintenance Programme
- 3.1.3. GM M.A.302(a) Aircraft Maintenance Programme
- 3.1.4. AMC M.A.302(d) Aircraft Maintenance Programme compliance
- 3.1.5. AMC M.A.302(g) Aircraft maintenance programme
- 3.1.6. Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301 (b) Content of the maintenance programme

### **4. Intervalli nel Programma di Manutenzione**

- 4.1. le frequenze degli intervalli, che possono essere soggetti a variazione, sono espresse nei seguenti parametri d'uso:
  - 4.1.1. Ore di volo (Flight hours),
  - 4.1.2. Cicli di Volo (Flight cycles),
  - 4.1.3. Intervalli calendariali (Calendar time),
  - 4.1.4. qualsiasi combinazione tra quelli sopramenzionati.
- 4.2. Le succitate frequenze possono riferirsi a singolo task o a gruppi di task (ad es. ispezione tipo A, B, C).

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 10: ISTRUZIONI PER LA GESTIONE DELLE VARIAZIONI PERMESSE AGLI INTERVALLI MANUTENTIVI

4.3. Con l'eccezione di quanto richiamato nel successivo paragrafo 4.3.1, le frequenze dei task manutentivi che sono incluse nel PdM iniziale dovrebbero riflettere i contenuti delle istruzioni per la navigabilità continua (MRB report, MPD, capitolo 5 del Maintenance Manual, ecc.) emesse dal detentore del progetto di tipo (Type Certificate Holder – TCH), previste o raccomandate da EASA e ENAC. Tuttavia:

4.3.1. Alla presentazione della domanda di approvazione iniziale del PdM, le frequenze dei task manutentivi possono essere aggiustate dall'operatore purché quest'ultimo sia in grado di fornire adeguate giustificazioni tecniche all'ENAC;

4.3.2. Le frequenze degli intervalli manutentivi possono essere ulteriormente adattate successivamente in accordo al programma per il controllo dell'affidabilità (Reliability Programme) dell'operatore, ovvero sulla base del monitoraggio effettuato dall'operatore stesso sull'efficacia del proprio PdM, così come delineato nella procedura di revisione ed aggiornamento contenuta nel PdM stesso.

### 5. Variazioni consentite e non consentite agli intervalli del PdM

5.1. Le variazioni consentite (o tolleranze) e le modalità di loro gestione, illustrate nelle presenti istruzioni, **non si applicano a:**

5.1.1. Componenti per i quali è stato prescritto un limite di vita (e quindi da distruggere) o un limite di vita in servizio (ad esempio struttura primaria, parti con limite di vita a fatica, e parti rotanti ad alta energia, ecc). I dettagli relativi a tutti i task manutentivi di questa tipologia sono inclusi nei documenti o nei manuali del titolare del certificato di tipo, e sono inclusi nel programma di manutenzione;

5.1.2. Prescrizioni di Aeronavigabilità (AD);

5.1.3. Task/intervalli manutentivi che sono stati classificati come obbligatori dal TCH o dall'Autorità di certificazione di tipo, quali ad es. gli ALI (EASA per i prodotti EASA ed ENAC per i prodotti che ricadono sotto la regolamentazione nazionale), e classificati come safety related task /interval;

5.1.4. Certification Maintenance Requirements (ad es. i CMR's di cui alle AMC 25-19 e AMC 25.1309), salvo se non diversamente specificato nel MRB report (MRBR), ovvero concordato con le autorità di certificazione stesse;

5.1.5. intervalli imposti/richiesti da requisiti stabiliti nella normativa sulle operazioni (ad es. Reg. (UE) 965/2012 e successivi emendamenti, Reg. (UE) 1178/2011 e successivi emendamenti, ecc. , ad es. Safety Directives, ETOPS/EDTO related tasks);

5.1.6. Qualsiasi intervallo ritenuto obbligatorio da EASA o da ENAC, come applicabile, oppure indicato da ENAC nell'ambito di metodologie ispettive alternative a quelle del costruttore (vedi ad es. intervalli dell'operazione di manutenzione calendariale definiti nelle [LG 2015/004-NAV](#));

5.1.7. Qualsiasi ispezione richiesta ai sensi del Reg. (UE) n.1321/2014 come revisionato secondo quanto riportato nelle pagine web nel sito dell'ENAC dedicate al Programma di Manutenzione).

**Nota :** Quanto sopra non significa che l'autorità di certificazione di tipo o di registrazione non possano variare i termini di una AD, gli intervalli di parti a vita limitata, ecc, ma solamente che le presenti istruzioni non si applicano a tali variazioni (per queste si deve valutare la possibilità o meno che possano ricorrere le condizioni per una exemption ai sensi del Regolamento Basico (UE) 2018/1139 applicabile al caso specifico). Come chiarito recentemente dal RM EASA, l'approvazione da parte di ENAC di modifiche agli interventi manutentivi contenuti nel programma di manutenzione, adottato per lo specifico aeromobile in accordo al Regolamento (UE) 1321/2014 come revisionato, deve avere luogo attraverso un processo di adozione di una misura di flessibilità operativa urgente o di breve durata, solo nel caso in cui le task interessate siano identificate come safety related (ad es. se connotate come FEC 5 e 8 nell'MRBR/MPD, identificati con l'applicazione della metodologia

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 10: ISTRUZIONI PER LA GESTIONE DELLE VARIAZIONI PERMESSE AGLI INTERVALLI MANUTENTIVI

MSG3, ovvero quei task aventi un corrispondente candidate CMR dal processo di omologazione (di norma evidenziati nell'MRBR stesso)). Negli altri casi le variazioni saranno gestite ai fini della approvazione ENAC in accordo al seguente paragrafo 5.12

- 5.2. Una variazione agli intervalli manutentivi del PdM può essere accordata da ENAC (o come applicabile, dall'autorità dello Stato di registrazione) caso per caso in quelle circostanze eccezionali, che non potevano essere ragionevolmente previste dall'operatore e in cui l'operatore non sia nella possibilità di far eseguire la manutenzione richiesta entro i limiti prescritti.
- 5.3. Al contrario degli aggiornamenti/emendamenti ad un PdM, le variazioni consentite si applicano ad un singolo aeromobile, per una specifica circostanza od occasione.
- 5.4. Una variazione consentita non deve essere intesa come uno strumento di pianificazione della manutenzione, ma come un mezzo per consentire all'operatore, in circostanze eccezionali che non potevano essere ragionevolmente previste dall'operatore, di continuare a volare per il periodo limitato di tempo per consentire l'esecuzione della manutenzione richiesta. La decisione finale se utilizzare una variazione agli intervalli di manutenzione del PdM approvato rimane dell'operatore;
- 5.5. Ne consegue che le ragioni accettabili per richiedere una variazione consentita agli intervalli di manutenzione del PdM approvato possono includere ad es.:
- 5.5.1. un imprevisto picco di lavoro per l'impresa di manutenzione tale da non rendere materialmente possibile l'effettuazione della manutenzione richiesta entro i prescritti limiti
  - 5.5.2. Condizioni di AOG in sede diversa dalla main base;
  - 5.5.3. condizioni meteo che non consentano all'aeromobile di rientrare presso la sede in cui la manutenzione può aver luogo;
  - 5.5.4. l'impresa di manutenzione ha cessato le attività;
  - 5.5.5. avaria degli equipaggiamenti di terra
  - 5.5.6. indisponibilità dell'hangar causa ritardo nella delibera di altro aeromobile
  - 5.5.7. ecc.
- 5.6. In nessun caso, una variazione ai task/intervalli di manutenzione contenuti nel PdM verrà applicata se si ha evidenza o ragione di credere che l'adozione di essa può mettere in pericolo la sicurezza in volo.
- 5.7. Salvo che il TCH non abbia indicato nelle istruzioni per la navigabilità continua da esso pubblicate in accordo alla Parte 21 delle variazioni agli intervalli manutentivi da esso raccomandati (nel qual caso ad esse ci si deve riferire in luogo di quanto di seguito riportato) o tali variazioni siano state già incluse nella regolamentazione, le variazioni massime consentite per un determinato intervallo manutentivo sono indicate nei paragrafi seguenti:

5.7.1. Elementi controllati con intervalli espressi in ore di volo:

	Intervallo da PdM	Variazione Max possibile
5.7.1.1.	5000 ore di volo o inferiore:	10%
5.7.1.2.	Oltre le 5000 ore di volo	500 ore di volo

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 10: ISTRUZIONI PER LA GESTIONE DELLE VARIAZIONI PERMESSE AGLI INTERVALLI MANUTENTIVI

5.7.2. Elementi controllati con intervalli espressi scadenze calendariali:

Intervallo da PdM	Variazione Max possibile
5.7.2.1. 1 anno o meno	10% o 1 (uno) mese quale dei due è minore
5.7.2.2. Più di un anno ma non eccedente 3 anni	2 (due) mesi
5.7.2.3. Più di tre anni	3 (tre) mesi

5.7.3. Elementi controllati con intervalli espressi in cicli /atterraggi:

Intervallo da PdM	Variazione Max possibile
5.7.3.1. 500 cicli/atterraggi o meno	5% o 25 cicli/atterraggi quale dei due è minore
5.7.3.2. Più di 500 cicli/atterraggi	5% o 250 cicli/atterraggi quale dei due è minore

5.7.4. Elementi controllati da più di un limite:

Per i task manutentivi controllati da più di un limite, e cioè controllati con intervalli espressi sia in ore di volo che con limite calendariale, ovvero in ore di volo e cicli / atterraggi, si deve applicare il limite più restrittivo tra quelli ammessi.

5.8. Una variazione consentita dovrebbe essere utilizzata solo dopo approvazione da parte di ENAC (o come applicabile dell'autorità competente), a meno che ENAC non abbia concordato di delegare tale possibilità alla CAMO che gestisce, con contratto secondo appendice I o in accordo a M.A.201(i), il PdM per conto dell'operatore, attraverso l'approvazione di una procedura di approvazione indiretta del PdM (vedi paragrafi 6 e 7).

5.9. Una richiesta di approvazione di una variazione consentita dovrebbe contenere almeno le seguenti informazioni:

- 5.9.1. Identificazione dell'aeromobile attraverso le marche di registrazione;
- 5.9.2. Illustrazione delle ragioni che spingono a richiedere tale variazione;
- 5.9.3. estensione proposta dell'intervallo nell'appropriato valore e parametro d'uso;
- 5.9.4. stato manutentivo corrente dell'aeromobile;
- 5.9.5. lista dei lavori differiti sull'aeromobile/aeromobili che sono interessati dalla variazione;

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDEZZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 10: ISTRUZIONI PER LA GESTIONE DELLE VARIAZIONI PERMESSE AGLI INTERVALLI MANUTENTIVI

- 5.9.6. conferma che la rispondenza continua con i limiti di vita obbligatori non è interessata dalla variazione proposta, allegando una lista aggiornata dello status delle AD, delle parti a vita limitata, ecc.;
- 5.9.7. misure compensative (cioè task manutentivi addizionali che ci si impegna ad effettuare prima di utilizzare il nuovo intervallo) risultanti dall'analisi effettuate al fine di dimostrare che la sicurezza complessiva delle operazioni non risulti compromessa a seguito della variazione
- 5.10. Secondo la natura delle informazioni fornite con la richiesta (vedi punto 5.8), ENAC può decidere di:
- 5.10.1. rifiutare l'approvazione della variazione;
- 5.10.2. approvare la variazione, richiedendo o meno ulteriori condizioni;
- 5.10.3. approvare la variazione ma con differenti limiti.
- 5.11. In relazione ai principi espressi nel paragrafo 5.4, il numero di variazioni già concessi da ENAC nel corso degli ultimi sei mesi può influenzare la decisione presa da ENAC.
- 5.12. Qualora in circostanze eccezionali l'operatore avesse necessità di estendere ulteriormente tali variazioni o utilizzare variazioni più ampie, l'operatore potrà presentare opportuna richiesta all'ENAC (Direzione Territoriale competente) purché adeguatamente motivata e supportata dal TCH per quanto riguarda il relativo intervallo proposto per l'estensione. Tali variazioni possono essere approvate esclusivamente da ENAC con variazione su base singola.
- 5.13. Le tolleranze non sono cumulative. Quindi la scadenza della successiva ispezione prevista dal PdM si calcola a partire dalla scadenza originale del task al quale si sia applicata la tolleranza.
- 5.14. La decisione di utilizzare una variazione al PdM è presa solo dall'operatore dell'aeromobile, il quale assicura che i particolari di ciascuna di queste variazioni siano riportati nel sistema di registrazioni in uso in accordo ai pertinenti paragrafi normativi .
- 6. Variazioni consentite: delega alla CAMO che gestisce il PdM per conto dell'operatore, in accordo ad un contratto secondo appendice I o M.A.201(i)**
- 6.1. Fermo restando quanto riportato ai precedenti paragrafi da 5.7 a 5.9, ENAC può approvare una procedura per delegare la decisione sull'utilizzo della variazione alla CAMO che gestisce il PdM per conto dell'operatore. La decisione finale se utilizzare una variazione agli intervalli di manutenzione del PdM approvato rimane dell'operatore;
- 6.2. Qualora ENAC concorda su tale delega, si applicano le seguenti condizioni:
- 6.2.1. Il Manuale della CAMO (CAME) identifica chi è autorizzato ad accordare tali variazioni. Tali persone devono essere accettate da ENAC;
- 6.2.2. La CAMO informa ENAC entro le 48 ore dalla concessione della variazione, a meno che ENAC non concordi, caso per caso, di ricevere tali attraverso ad esempio un report mensile (questo dipenderà dall'esperienza della CAMO, dall'adozione di un SMS, dall'uso di un reliability programme, ecc.);

# LISTA DI CONTROLLO DI RISPONDENZA PER IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

(solo per aeromobili cui si applica la Parte M e si richiede l'approvazione del PdM ad ENAC)

n. rif. PdM

Rev.

data

## Parte 10: ISTRUZIONI PER LA GESTIONE DELLE VARIAZIONI PERMESSE AGLI INTERVALLI MANUTENTIVI

- 6.2.3. Il CAME identifica quanto segue:
- 6.2.3.1. La persona o le persone che sono state autorizzate dalla CAMO ed accettate da ENAC per accordare le variazioni al PdM ;
  - 6.2.3.2. I modelli/formati da utilizzare per richiedere, autorizzare e registrare le variazioni;
  - 6.2.3.3. La procedura per analizzare e gestire le richieste di variazione da parte dell'operatore (vedi anche paragrafo 5.8);
  - 6.2.3.4. La procedura per informare l'ENAC al momento in cui una variazione è accordata.
- 6.2.4. In relazione ai principi espressi nel paragrafo 5.4, ENAC rivede periodicamente (tipicamente una volta l'anno) il numero di variazioni utilizzate dalla CAMO per lo specifico operatore. Se il numero di tali variazioni è giudicato troppo elevato, ENAC può decidere di sospendere o revocare tale delega o di variarne le condizioni. Per valutare se il numero di tali variazioni è accettabile ENAC può fare dei confronti con altri CAMO/operari sia su base nazionale che in altri Stati membri.
- 7. Variazioni consentite: delega parziale CAMO che gestisce il PdM per conto dell'operatore, in accordo ad un contratto secondo appendice I o M.A.201(i)**
- 7.1. Fermo restando quanto detto al paragrafo 6 precedente, ENAC può approvare una procedura che :
- 7.1.1. Accorda una delega parziale alla CAMO fino ad un certo limite (ad es. solo per variazioni fino al 5%, in relazione agli intervalli manutentivi fino a 5000 ore di volo), e
  - 7.1.2. Al di sopra di tale limite, ma ancora entro i limiti descritti nel paragrafo 5.6, l'approvazione è accordato solo da ENAC.