



22. MAG. 2006 8:12  
20. SET. 2004 11:44

E. N. A. C. - s.s.v.m.  
ENAC DIR. OPE. MILANO  
A: SERV SIC VOLO MILANO AREA REGOLAM SICUREZ

NR. 821/13 P. 21

**Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**

Area Regolamentazione Sicurezza

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



Roma, 28 Settembre 2004  
Prot. n. 04-100527/ARS

SERVIZI/UFFICI SICUREZZA VOLO  
LORO SEDI

PC DIRETTORE GENERALE  
COORDINAMENTO CIRCOSCRIZIONI TERRITORIALI  
SISTEMA DIREZIONALE ROMA  
SISTEMA DIREZIONALE MILANO  
SERVIZIO NORMATIVA TECNICA  
SERVIZIO MANUTENZIONE E PRODUZIONE  
SERVIZIO PRODOTTI AERONAUTICI

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE Servizio Sicurezza Volo Milano
29 SET 2004
N° 1473 / E

**OGGETTO: REGOLAMENTO (CE) 1702/2003 - IMPLEMENTAZIONE CAPITOLO H DELLA PARTE 21**

In accordo all'art. 5 del Regolamento (CE) 1702/2003, a partire dal 28 settembre 2004, entra in vigore il Capitolo H "Airworthiness Certificate" della Parte 21, pubblicata in Annesso allo stesso regolamento.

Essa disciplina il rilascio dei certificati di navigabilità per gli aeromobili che ricadono nelle previsioni degli art.1 e art.4 del Regolamento (CE) 1592/2002.

Le verifiche tecnico amministrative di competenza dell'ENAC sono riportate nella Sezione B, Capitolo H 21B.320. In APPENDICE 1 alla presente si riportano in modo schematico alcune linee guida sugli accertamenti tecnici.

In particolare la Parte 21A.173 identifica i tipi di Certificati di Navigabilità che potranno essere emessi.

**A) Certificato di Aeronavigabilità (standard)**

Sono quelli rilasciati agli aeromobili, nuovi ed usati, che risultano conformi ad un Certificato di Tipo rilasciato da EASA o che si possa considerare essere stato rilasciato in accordo al Regolamento (CE) 1702/2003 secondo le disposizioni di cui all'art. 2 paragrafo 3 del medesimo Regolamento.

In essi rientrano gli aeromobili conformi ad uno dei tipi contenuti negli elenchi reperibili al sito internet EASA ai seguenti indirizzi:

FARE c.i.

Emissione CI 42/2004  
(come all'ann. 1)

Ns. Rif 04-100527/ARS del 28 Settembre 2004

- 1) [www.easa.eu.int/doc/easa\\_tc.pdf](http://www.easa.eu.int/doc/easa_tc.pdf) - "Type-certificates issued since 28 September 2003 by EASA";
- 2) [www.easa.eu.int/doc/eu\\_prod.pdf](http://www.easa.eu.int/doc/eu_prod.pdf) - "EU products"
- 3) [www.easa.eu.int/doc/nonEU\\_prod.pdf](http://www.easa.eu.int/doc/nonEU_prod.pdf) - "NON-EU products";

oppure il singolo aeromobile che era nel registro di uno Stato membro prima del 28 Settembre 2003, il cui progetto soddisfi le condizioni di cui all'art. 2 paragrafo 3(b) del Regolamento (CE) 1702/2003; e cioè:

- sia conforme ad un progetto di tipo basico rientrante in uno dei precedenti raggruppamenti,
- abbia avuto approvate dalla competente Autorità di quello Stato membro tutte le modifiche del progetto del tipo di base che non rientrano nella responsabilità del titolare del certificato di omologazione del tipo,
- soddisfi tutte le prescrizioni di aeronavigabilità (AD) rilasciate od adottate da quello Stato Membro prima del 28 Settembre 2003, inclusa qualsiasi variante da esso approvata alle AD emesse dall'Autorità dello State of Design.

Il richiedente di un Certificato di Aeronavigabilità dovrà presentare domanda di rilascio alla Struttura Sicurezza Volo (SSV/USV) competente per territorio e fornire quanto previsto nel par. 21A.174 (a), (b) e (c). L'emissione dei Certificati di Aeronavigabilità è regolata dalle disposizioni della Parte. 21A.183 che specifica le condizioni per il rilascio del certificato ivi inclusa l'eventuale attività ispettiva da parte dell'Autorità dello Stato di registrazione.

I Certificati di Aeronavigabilità saranno emessi dalle SSV/USV secondo il modello AESA 25 (allegato 1).

#### B) Certificato di Aeronavigabilità Ristretto

Essi verranno emessi per aeromobili, nuovi ed usati:

1. conformi ad un Certificato di Tipo Ristretto rilasciato da EASA o che si possa considerare essere stato rilasciato in accordo al Regolamento (CE) 1702/2003 secondo le disposizioni di cui all'art. 2 paragrafo 3 del medesimo Regolamento;
2. per i quali è stata dimostrata all'Agenzia la rispondenza ad appropriate "Certification Specifications" in grado di assicurare un adeguato livello di sicurezza.

Nel caso 1 su menzionato rientrano gli aeromobili in possesso di un Certificato di Omologazione del tipo in categoria Ristretta emesso dall'ENAC prima del 28 settembre 2003.

Il Certificato di Aeronavigabilità Ristretto è previsto all'Art. 5 del Regolamento (CE) 1592/2002. La sua emissione segue la procedura prevista per i Certificati di Aeronavigabilità (standard - punto A precedente) quando sia stato emesso un TC ristretto come previsto all'art. 5(3)(c) del Regolamento (CE) 1592/2002.

Il Certificato di Aeronavigabilità Ristretto sarà emesso dalle SSV/USV secondo il modello AESA 24 (allegato 2).

Nel caso previsto all'art. 5(3)(b) del Regolamento (CE) 1592/2002, che prevede l'emissione di un Certificato di Aeronavigabilità ristretto in assenza di un TC ristretto, il certificato potrà essere

Ns. Rif. 04-100527/ARS del 28 Settembre 2004

emesso solo a seguito di verifica di rispondenza ad appropriate "Certification Specifications" e identificazione dei requisiti essenziali. Il Servizio Prodotti Aeronautici (SPA) provvederà a coordinarsi con l'EASA per la rispondenza ai requisiti del Regolamento (CE) 1702/2003.

Per i certificati di aeronavigabilità di cui ai precedenti punti A) e B) non è più richiesta l'emissione della Specifica di Navigabilità di cui al RT QUARTO/40/B.3.3.6.4 né l'introduzione di qualsiasi riferimento alle suddivisioni di impiego previste dal RT Primo/10/C.3. Il processo per l'emendamento delle pertinenti sezioni del Regolamento Tecnico (RT) ENAC conformemente a quanto sopra esposto è in corso di completamento. La verifica della rispondenza degli equipaggiamenti dell'aeromobile ai previsti requisiti delle normative operative nazionali relative alla specifica attività ed alle condizioni di volo cui è destinato rimane responsabilità dell'esercente e sarà oggetto di accertamento dell'ENAC nell'ambito delle attività di certificazione/sorveglianza degli operatori certificati, di monitoraggio sulla flotta o per il rilascio di specifiche autorizzazioni operative.

Ulteriori informazioni sulla compilazione dei modelli AESA 24 e 25 è fornita in appendice 2.

### C) Certificato di Revisione della Aeronavigabilità

In sede di primo rilascio per tutti gli aeromobili nuovi ed usati, unitamente ai Certificati di Aeronavigabilità Modello AESA 24 e 25 su menzionati sarà emesso dalla struttura ENAC responsabile del procedimento, un Certificato di Revisione della Aeronavigabilità (Airworthiness Review Certificate - ARC) utilizzando il modello AESA 15a (allegato 3). La compilazione di tale modello non necessita di specifici chiarimenti con le seguenti eccezioni:

- data di scadenza: si dovrà riportare quella prevista per il corrispettivo Certificato di Navigabilità che l'aeromobile avrebbe posseduto in accordo al RT ENAC.
- riferimento ARC: si dovrà riportare il numero del Certificato di Aeronavigabilità cui l'ARC si riferisce;
- autorizzazione n. : riportare "not applicable"

L'emissione del modello AESA 15a non richiede verifiche tecniche aggiuntive rispetto a quelle previste per il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità cui si riferisce.

Inoltre, per gli aeromobili usati da immatricolare ed in attesa della piena implementazione della parte M del Regolamento (CE) 2042/2003, si chiarisce che l'adozione del Modello AESA 15a e la relativa emissione viene effettuata sulla base delle verifiche tecniche condotte dal funzionario ENAC per il rilascio del Certificato di Aeronavigabilità, secondo le procedure nazionali in deroga a quanto richiesto dal punto 21A.174.3.(ii) ultimo dash point; ciò è possibile in base al contenuto dell'art 2 paragrafo 12 del Regolamento (CE) 1702/2003.

In attesa della revisione della normativa applicabile (Circolari e Procedure Operative) di prossima emissione, l'uso della modulistica per il rilascio dei Certificati di Aeronavigabilità, Mod. 148A/96 Parti 1 e 2, compilata per le parti applicabili, rimane inalterata. L'aggiornamento della banca dati ENAC proseguirà secondo le vigenti procedure (corrispondenza tra Certificato di Aeronavigabilità e Certificato di Navigabilità Standard, e tra Certificato di Aeronavigabilità Ristretto con Certificato di Navigabilità Speciale Categoria ristretta), utilizzando per le nuove "categorie di costruzione" quelle attualmente disponibili secondo lo schema di riferimento della Tabella 1 in appendice 2, in attesa della revisione del sistema informatico attualmente allo studio.

Ns. Rif. 04-100527/ARS del 28 Settembre 2004

Per quanto attiene la valutazione e l'accettazione delle modifiche e delle riparazioni eventualmente presenti a bordo degli aeromobili da immatricolare in Italia, rimangono applicabili le disposizioni e le modalità operative ad oggi stabilite da EASA o nelle linee guida SPA ed usate per l'accettazione di esse dopo il 28 Settembre 2003.

#### D) Permesso di Volo (Permit to Fly)

I Permessi di Volo verranno emessi per aeromobili, nuovi ed usati, che pur non soddisfacendo le "Certification Specifications" assicurano un livello di sicurezza adeguato. Tra di essi rientrano quelli per i quali era possibile rilasciare un Certificato di Navigabilità Standard ai sensi del Regolamento Tecnico ENAC e che non ricadono nelle esemplificazioni di cui al caso A su riportato (ad esempio quelli elencati nella lista reperibile al sito EASA all'indirizzo [http://www.easa.eu.int/doc/prods\\_not\\_transferred.pdf](http://www.easa.eu.int/doc/prods_not_transferred.pdf) o il cui type design non è stato trasferito da ad EASA).

L'emissione dei Permessi di Volo è regolata dalle disposizioni del par. 21A.185.

L'ENAC può emettere un Permit to Fly dopo che l'Agenzia ha determinato che l'aeromobile in oggetto è in grado di "perform safety a basic flight".

L'art. 5(3)(a) del Regolamento 1592/2002 afferma che il Permesso di Volo deve essere emesso solo a seguito dell'individuazione di opportune limitazioni tali da assicurare la sicurezza dei terzi, in particolare, le restrizioni dovranno identificare, come applicabile:

1. lo scopo del volo o dei voli
2. le rotte e lo spazio aereo utilizzati per il volo o, in generale, l'area delle operazioni
3. l'equipaggio minimo di volo e la sua qualificazione
4. limitazioni sul trasporto di persone diverse dai membri dell'equipaggio di volo
5. limitazioni ritenute necessarie all'impiego dell'aeromobile in sicurezza

Pertanto sulla base di quanto previsto dai Regolamenti EASA, il Certificato di Navigabilità Speciale previsto dal RT Quarto/40/3.3.3, con l'eccezione delle categorie ristretta ed elementare, che sono sostituiti rispettivamente dal Certificato di Aeronavigabilità Ristretto e dal Certificato di Aeronavigabilità, viene sostituito dal Permesso di Volo. Il modello previsto è il Modello AESA 20 (allegato 4)

Alcuni dei su menzionati aeromobili rientrano (ad. costruzioni amatoriali) o potrebbero rientrare nelle previsioni dell'Annesso II del Regolamento CE 1592/2002 la cui gestione ricade nell'ambito della normativa nazionale. SPA provvederà alla predisposizione di una opportuna tabella di corrispondenza tra i casi previsti dal RT ENAC e l'Annesso II, prevedendo l'apposizione di un idonea annotazione nel blocco 5 per identificare che essi vengono emessi nell'ambito della regolamentazione nazionale. Per i casi in cui era previsto il rilascio del Certificato di Navigabilità provvisorio ai sensi RT ENAC QUARTO/40B.3.5 verrà ora emesso Permesso Speciale di Volo Modello AESA 20 riportando la medesima dicitura al blocco 5.

In particolare la Circolare 32A rimane valida per quanto attiene i contenuti dei paragrafi 5, 5.1, 5.2, 5.3, 5.5 e 5.6.

Il richiedente un Permesso di Volo dovrà presentare domanda di rilascio al SSV/USV competente per territorio e fornire quanto previsto nel par. 21A.174(d). A seguito di valutazione favorevole, il SSV/USV provvederà a trasmettere la documentazione a SPA.

Ns. Rif. 04-100527/ARS del 28 Settembre 2004

Pertanto il processo afferente il rilascio del Permesso di Volo sarà, almeno in questa fase iniziale, sotto il coordinamento di SPA che provvederà anche alla emissione del Modello AESA 20 (allegato 4).

I Permessi di Volo, siano essi stati emessi nell'ambito della regolamentazione nazionale o nell'ambito del Regolamento (CE) 1702/2003, avranno la scadenza prevista dalla pre-esistente regolamentazione nazionale. In mancanza di riferimenti sarà adottato un periodo di validità di dodici mesi.

**E) Certificato Acustico**

Fino al 28 marzo 2007, il Certificato acustico, laddove richiesto, sarà emesso ancora in accordo alle vigenti procedure utilizzando il Mod. 156 (rif. art 2 paragrafo 3(d)).

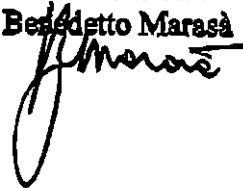
La licenza Stazione Radio sarà rilasciata o rinnovata in accordo alle preesistenti procedure.

Il piano per la conversione nel quadriennio settembre 2004 - settembre 2008 dei precedenti Certificati di Navigabilità emessi per gli aeromobili già immatricolati in Italia al 27 settembre 2004 sarà fornita successivamente. In tale piano si terrà conto anche delle eventuali azioni che si dovessero rendere necessarie in esito alla ricognizioni effettuata da EASA ai sensi dell'art.2.3(c) del Regolamento (CE) 1702/2003.

La presente lettera ed i Modelli EASA in essa richiamati saranno pubblicati sul sito internet dell'ENAC. Tale lettera potrà essere diffusa all'utenza che ne facesse richiesta. I Modelli EASA, predisposti in formato Excel saranno infine forniti via e-mail ai SSV/USV.

Distinti Saluti

Il Direttore dell'Area  
Ing. Benedetto Marasà



## Linee Guida Generali Emissione Certificati di Navigabilità dopo il 28 settembre 2004

APPENDICE 1 alla lettera 04-100527/ARS del 28.09.2004

State of Des./ Man.	Applicabilità	Stato	Note
Italia	A/m di competenza EASA	Nuovo	<p><u>Subpart G</u>: Accertamenti tecnici assolti con piano di sorveglianza su impresa. Rif. Lettera 04-100528/ARS del 28.09.04.</p> <p><u>Subpart F</u>: Piano di sorveglianza individuale. Form 52 convalidato dal professionista incaricato a seguito di ispezione dell'a/m. Rif. Lettera 04-100528/ARS del 28.09.04.</p> <p><u>Regolamento Tecnico</u>: preesistenti procedure fino al 28/9/2005</p>
	A/m non EASA entro 28.3.07		Come sopra. CN da utilizzare: Permit to Fly con apposita dicitura in blocco 5 "This certificate has been issued under Reg. 1702/2003, art. 2.11"
	A/m di cui al Annesso II		Come primo blocco. CN da utilizzare: Permit to Fly con apposita dicitura in blocco 5 "This certificate has been issued under Regolamento Tecnico. Aircraft referred to Reg. 1592/2002, art.4.2"
	A/m di competenza EASA	Usato	<p><u>Proveniente da EU</u>: Emissione di CN come da 21A.174..Verifiche secondo IPS 14. La documentazione di cui al 21A.174(b)3(i) può assumere una delle forme previste dagli accordi bilaterali (o multilaterali) ancora vigenti.</p> <p><u>Proveniente da NON EU</u>: Verifiche secondo IPS 14. Solo da paesi con cui sono in vigore accordi bilaterali in materia di navigabilità con l'Italia.</p>
	A/m non EASA entro 28.3.07		CN da utilizzare come nel caso di a/m nuovo di cui sopra. <u>Da EU</u> : Come blocco precedente. <u>Da NON UE</u> : Come blocco precedente.
	A/m di cui al Annesso II		CN da utilizzare come nel caso di a/m nuovo di cui sopra. <u>Da EU</u> : Come blocco precedente. <u>Da NON UE</u> : Come blocco precedente.

## Linee guida generali emissione CN dopo il 28/9/2004\_ Appendice 1 alla lettera 04-100527/ARS del 28.09.04

State .of Des./Man..	Applicabilità	Stato	Note
EU ms	A/m di competenza EASA	Nuovo	Costruito in accordo alla Parte 21 (FoG): Emissione di CN come da 21A.174. Verifiche secondo IPS 14. La documentazione di cui al 21A.174(b)2(f) può assumere una delle forme previste dagli accordi bilaterali (o multilaterali) ancora vigenti. Costruito secondo le regole nazionali: Verifiche ai sensi della IPS 14.
	A/m non EASA entro 28.3.07		Come blocco precedente. Per l'omologazione: solo BASA. CN da utilizzare: Permit to Fly con apposita dicitura in blocco 5 "This certificate has been issued under Reg. 1702/2003, art. 2.11"
	A/m di cui al Annesso II		Come primo blocco. Per l'omologazione: solo BASA. CN da utilizzare: Permit to Fly con apposita dicitura in blocco 5 "This certificate has been issued under Regolamento Tecnico. Aircraft referred to Reg. 1592/2002, art.4.2"
	A/m di competenza EASA	Usato	Proveniente da EU: Emissione di CN come da 21A.174. Verifiche secondo IPS 14. La documentazione di cui al 21A.174(b)3(f) può assumere una delle forme previste dagli accordi bilaterali (o multilaterali) ancora vigenti Proveniente da NON EU: IPS 14. Solo da paesi con cui sono in vigore accordi bilaterali in materia di navigabilità con l'Italia.
	A/m non EASA entro 28.3.07		CN da utilizzare come nel caso di a/m nuovo di cui sopra. Da EU: IPS 14 applicabile. Da NON UE: Come blocco precedente.
	A/m di cui al Annesso II		CN da utilizzare come nel caso di a/m nuovo di cui sopra. Da EU: Come blocco precedente. Da NON UE: Come blocco precedente

Linee guida generali emissione CN dopo il 28/9/2004 \_ Appendice 1 alla lettera 04-100527/ARS del 28.09.04

State .of Des./Man	Applicabilità	Stato	Note
Non EU	A/m di competenza EASA	Nuovo	Costruito in paese con BASA: IPS 14.
	A/m non EASA entro 28.3.07		Come blocco precedente. CN da utilizzare: Permit to Fly con apposita dicitura in blocco 5 "This certificate has been issued under Reg. 1702/2003, art. 2.11"
	A/m di cui al Annesso II		Come primo blocco. CN da utilizzare: Permit to Fly con apposita dicitura in blocco 5 "This certificate has been issued under Regolamento Tecnico. Aircraft referred to Reg. 1592/2002, art.4.2"
	A/m di competenza EASA	Usato	Proveniente da EU: Emissione di CN come da 21A.174.. Verifiche secondo IPS 14. La documentazione di cui al 21A.174(b)3(f) può assumere una delle forme previste dagli accordi bilaterali (o multilaterali) ancora vigenti Proveniente da NON EU: IPS 14. Solo da paesi con cui sono in vigore accordi bilaterali in materia di navigabilità con l'Italia.
	A/m non EASA entro 28.3.07		CN da utilizzare come nel caso di a/m nuovo di cui sopra. Da EU: IPS 14 applicabile. Come blocco precedente Da NON UE: Come blocco precedente ma solo sotto BASA con Italia.
	A/m di cui al Annesso II		CN da utilizzare come nel caso di a/m nuovo di cui sopra. Da EU: IPS 14 applicabile. Da NON UE: Come blocco precedente ma solo sotto BASA con Italia



## APPENDICE 2

Per le Categorie richiamate al riquadro 4 dei modelli AESA 25 si dovranno utilizzare le seguenti dizioni in luogo di quelle individuate al RT Primo/10/C.3:

<b>Codice di Aeronavigabilità usato per la Certificazione</b>	<b>Categoria da riportare al riquadro 4 del Modello AESA 25</b>	<b>Categorie da utilizzare temporaneamente in banca dati ENAC come applicabile</b>
CS-VLA	Very Light Aeroplane	V
CS-VLR	Very Light Rotorcraft	V
CS-22	Sailplane o Powered Sailplane – Utility e/o Aerobatic Category	sA (Utility), A
CS-23	Normal, Utility, Aerobatic o Commuter Category Aeroplane	N,sA,A,C
CS-25	Large Aeroplane	T
CS-27	Small Rotorcraft	N
CS-29	Large Rotorcraft	T
CS-30N	Normal e/o Commuter Category Airship	N,C
CS-30T	Transport Airship	T
CS-31HA	Hot-Air Airship	N
CS-31HB	Hot-Air Balloon	N
CS-31GB	Free Gas Balloon	N
CS-31TGB	Tethered Gas Balloon	N

**Tabella 1.**

Quando un aeromobile è stato certificato in più di una categoria, tutte le categorie interessate dovranno essere riportate nel riquadro 4. Nel caso di aeromobili che erano stati certificati in accordo ad un codice nazionale che non faceva riferimento ad una categoria equivalente a quelle specificate nella Tabella 1, nel riquadro 4 dovrà essere riportato il numero di riferimento alla Specifica di omologazione/Type Certificate Data Sheet individuato in accordo all'art.2(3)(a) del Regolamento (CE)1702/92.

Il riquadro 4 del Modello AESA 24 deve invece essere lasciato vuoto per evitare possibili confusioni o incomprensioni. Infatti, pur essendo il Certificato di Aeronavigabilità Ristretto basato su una delle Certification Specifications (CS) riportate in tabella 1, l' aeromobile interessato non è rispondente in modo completo a detta CS.

Al momento non è necessario apporre alcuna particolare annotazione nel riquadro 5 del Modello AESA 25 ai sensi della GM 21B.320(b)(6). Il Servizio Prodotti Aeronautici (SPA) avvierà con EASA comunque una verifica al riguardo per quanto di competenza dell'Agenzia.

La numerazione dei Certificati di Aeronavigabilità EASA seguirà progressivamente quella attualmente prevista per i Certificati di Navigabilità del Regolamento Tecnico.