

NOTA INFORMATIVA



Licenze di Manutentore Aeronautico – Limitazioni “Excluding Glass Cockpit” e “AV3 Excluding Ramp Test”

Le note informative contengono informazioni attinenti l'area della Sicurezza del Volo (Safety) e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), LIC (Personale di Volo) **al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari**. I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non Interessato</i>
ATM	<i>Non Interessato</i>
LIC	<i>Non Interessato</i>
NAV	<i>Detentori di LMA, Organizzazioni Parte 145, Parte 147 e Parte M</i>
OPV	<i>Non interessato</i>

1. INTRODUZIONE

Le Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA) rilasciate in Categoria B2 in accordo alla Parte 66, annessa al Regolamento CE 2042/2003 del 20/11/2003, possono riportare le seguenti limitazioni: “excluding glass cockpit” e “AV3 excluding ramp test”.

2. SCOPO

Lo scopo di questa nota informativa è quello di fornire chiarimenti sull'applicabilità delle suddette limitazioni.

3. CONSIDERAZIONI

Le limitazioni “excluding glass cockpit” e “AV3 excluding ramp test” furono introdotte al momento della conversione dei preesistenti certificati nazionali (CIT) in LMA, per tener conto delle differenze tecnologiche e di manutenzione esistenti tra i moderni aeromobili dell'aviazione civile commerciale (es famiglia fly by wire Airbus A320) e gli altri (es Mc Donnell Douglas MD80, Boeing B737 Classic).

L'obiettivo era quello di contenere i privilegi che può esercitare un titolare di LMA B2 (rif Parte 66.A.20), nel caso di aeromobili dotati di sistemi e tecnologie digitali avanzate, qualora l'interessato non fosse stato in grado di dimostrare la conoscenza degli elementi teorici di base sui sistemi avionici integrati, prescritti dalla normativa.

In analogia le limitazioni furono introdotte anche per disciplinare quei casi simili di aviazione generale.

Devono perciò intendersi aeromobili “glass cockpit” quelli dotati di equipaggiamenti (ad esempio apparati COM/NAV) o strumenti digitali, interconnessi tra di loro e con altri impianti dell'aeromobile, attraverso “data bus” progettati secondo specifici standard di comunicazione numerica, come ad esempio i più recenti protocolli ARINC.

4. CONCLUSIONI

- 4.1 Le limitazioni in oggetto, pur presenti sulla LMA, non si applicano ad aeromobili di tecnologia elettroavionica tradizionale e quindi di norma
- 4.1.1 ai velivoli di MTOM inferiore a 2730 e agli elicotteri con motori a pistoni, e
 - 4.1.2 ai velivoli "other than large" compresi tra 2730 e 5700 Kg e agli elicotteri monomotori a turbina
- 4.2 Tenuto conto che la categoria B2 è unica e consente potenzialmente di aggiungere in qualsiasi momento altri tipi di aeromobile, senza riguardo al tipo di propulsione o di tecnologia avionica, l'ENAC non modifica le LMA che riportano le limitazioni in questione, in quanto la loro presenza sulla licenza rappresenta la necessità di superare specifici esami per poter ottenere i pieni privilegi sul nuovo tipo di aeromobile.
- 4.3 I detentori di una LMA in categoria B2, che hanno sulla licenza le limitazioni in esame, possono certificare interventi di manutenzione, come ad esempio i ramp test, a condizione che essi siano effettuati sulle tipologie di aeromobili indicate nel precedente paragrafo.

5. DOMANDE

Domande sull'argomento della presente Nota Informativa potranno essere indirizzate alla email ima@enac.gov.it

6. VALIDITA'

Questa Nota Informativa rimane in vigore fino a diverso avviso.

Firmato
Il Direttore Regolazione Navigabilità e Operazioni
Marco Silanos