

UFAC STL\_

# Istruzioni relative alla procedura di esame per il rilascio dell'ARC (modulo 15 a/c dell'AESA) a partire dall' 1.04.2020

Finding di livello 2



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC STL\_



UFAC Modulo:

Istruzioni relative alla procedura di esame per il rilascio dell'ARC (modulo 15 a/c dell'AESA) a partire dall' 1.04.2020

<b>Base giuridica</b>	Regulation (EU) No 1321/2014 amended with Commission Implementing Regulation (EU) 2019/1383
<b>Rilasciata</b>	Pubblicato: Februar 2020 Versione corrente: 01
<b>Autore / a</b>	Sezione di aeronavigabilità Materiale di volo Berna STLB
<b>Approvato il / da</b>	10.02.2020 / Dipartimento per la sicurezza aerea



## Indice

Esame della navigabilità da parte dell'autorità competente .....	3
Rapporto d'esame / timbro nel libro di rotta e nell'incarto tecnico .....	3
Difetto (finding) .....	4
In generale .....	4
Difetti degli aeromobili .....	4
Scadenza (due date).....	4
Esempi.....	5
Esempio n. 1 .....	5
Esempio n. 2 .....	5
Esempio n. 3 .....	5
Rettifica / posticipazione della rettifica .....	6
In generale .....	6
Rettifica .....	6
Posticipazione dell'effettiva rettifica di un difetto .....	6
Variante 1: rettifica di tutti i difetti.....	7
Esempio variante 1a.....	7
Esempio variante 1b.....	7
Variante 2: posticipazione della rettifica di tutti i difetti.....	8
Esempio variante 2.....	8
Variante 3: rettifica e posticipazione.....	9
Rettifica dopo la posticipazione.....	9



## Esame della navigabilità da parte dell'autorità competente

M.A.901/ML.A.901

Per garantire la validità del certificato di navigabilità, l'aeromobile e i documenti sul mantenimento della navigabilità devono essere sottoposti a un esame della navigabilità a intervalli regolari stabiliti dalla legge.

M.B.902/ML.B.902

L'autorità competente effettua un esame della navigabilità secondo i punti M.B.902 / ML.B.902, se procede all'esame della navigabilità e rilascia il relativo certificato di esame della navigabilità (modulo 15a/c dell'AESA).

## Rapporto d'esame / timbro nel libro di rotta e nell'incarto tecnico

L'esame della navigabilità per il rilascio di un certificato di revisione della navigabilità (modulo 15a/c dell'AESA) è attestato sulla base del rapporto d'esame con un timbro/un'etichetta dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) nel libro di rotta e nell'incarto tecnico (cellula).





## Difetto (finding)

### In generale

#### Difetti degli aeromobili

Se durante l'esame della navigabilità l'ispettore rileva un difetto dell'aeromobile, il relativo finding viene classificato di livello 1 o di livello 2, in base alla sua gravità (cfr. punti M.B.903 / ML.B 903). Secondo i punti M.A.905 / ML.A.907, un difetto di livello 1 rappresenta una significativa deroga alle esigenze di navigabilità che mette seriamente a rischio la navigabilità dell'aeromobile.

Un difetto di livello 2, invece, rappresenta una deroga alle esigenze di navigabilità che può compromettere la navigabilità. In presenza di difetti di livello 1 viene disposto un divieto di volo fino a quando il finding non è rettificato e la rettifica non è notificata all'UFAC e approvata da quest'ultimo. Il rilevamento di un difetto di livello 1 può essere soggetto alla revoca o alla sospensione dei certificati di navigabilità.

#### Scadenza (due date)

Se nell'ambito di un esame della navigabilità per il rilascio di un certificato di revisione della navigabilità (ARC; modulo 15a/c dell'AESA) l'autorità rileva un difetto di livello 2, di regola non fissa una data precisa per la relativa rettifica. L'aeromobile può continuare a volare nonostante i difetti fino alla scadenza della validità dell'ARC (se disponibile). Alla voce «due date» figura pertanto la data di validità dell'ultimo ARC (modulo 15a/c dell'AESA) rilasciato (se disponibile). In mancanza di un ARC valido, il termine indicato alla voce «due date» corrisponde alla data prevista per l'esame.

Nota corrispondente sul rapporto di prova:

**ARC Inspection:** in case of an Airworthiness Review Certificate Inspection performed in accordance with EASA Part M/M.L, findings have no due date. Nevertheless, the Airworthiness Review Certificate (EASA Form 15a/c) will be issued after corrective actions are brought to FOCA's acceptance. In case of level-2 findings, the proof of defect deferment according M.A.403/M.L.A.403 is acceptable. Meanwhile the aircraft may be operated, if the previous Airworthiness Review Certificate is still valid (anyhow, operational restrictions may apply; see below). The due date set by this Inspection Report therefore corresponds to the validity date of the former ARC (EASA Form 15). If no ARC was present, the due date corresponds to the date of this airworthiness review inspection.

Il nuovo ARC, invece, viene rilasciato solo se:

- la rettifica del/dei difetto/i è stata notificata all'UFAC (certificato di manutenzione nell'incarto tecnico / nel libro di rotta dell'aeromobile punti M.A.305 / ML.A.305),
- se la rettifica del difetto è stata posticipata in modo corretto, secondo i punti M.A.403 / ML.A.403, e se la posticipazione è stata registrata come previsto nell'incarto tecnico / libro di rotta / «Tech Log» (a seconda dell'organizzazione l'elenco non è esaustivo) nonché approvata dall'UFAC (in particolare la data prevista per la rettifica).



## Esempi

### Esempio n. 1

#### RH NAV LIGHT U/S

La luce di navigazione destra è difettosa. Per capire se il difetto in questione limita l'operatività dell'aeromobile e per quanto tempo o a quali condizioni il velivolo può continuare a volare, occorre consultare le indicazioni del costruttore (ad es. l'elenco di equipaggiamento minimo [Minimum Equipment List] o il manuale di volo). Inoltre, in particolare per gli aeromobili ELA1/2-, di regola sprovvisti di MMEL/Master Minimum Equipment list del costruttore, le limitazioni operative dei difetti all'equipaggiamento sono disciplinate nel regolamento (UE) n. 965/2012 (in particolare parte NCO dell'AESA). La parte NCO dell'AESA non indica tuttavia scadenze per la rettifica dei difetti. La rettifica può essere posticipata al più tardi fino alla successiva manutenzione ordinaria prevista.

### Esempio n. 2

#### Isolamento del cavo di accensione

L'isolamento del cavo di accensione è danneggiato (ad es. l'isolamento del cavo di accensione è usurato ma il funzionamento è garantito). Per i difetti di questo tipo è importante verificare se il costruttore ha definito limitazioni o tolleranze in caso di danni (ad es. lunghezza delle crepe). Se ciò non è il caso, secondo i punti M.A.403 / ML.A. 403, la persona autorizzata («certifying staff» o in alcune circostanze l'esercente dell'aeromobile) decide se e per quanto tempo può essere posticipata la rettifica del difetto (al più tardi fino alla successiva manutenzione ordinaria).

### Esempio n. 3

#### Il contrassegno non è conforme all'ordinanza sui contrassegni degli aeromobili

Il contrassegno (forma, caratteri, leggibilità, ecc.) non è conforme all'ordinanza dell'UFAC sui contrassegni degli aeromobili (OCA; RS 748.216.1). Si tratta di un «difetto», ovvero di un «finding», che non necessariamente compromette la navigabilità dell'aeromobile. Inoltre, per difetti di questo tipo non sono disponibili limitazioni o indicazioni da parte dei costruttori. Secondo il punto M.A.403/ ML.A 403, la persona autorizzata può posticipare la rettifica a una data (di regola il controllo successivo) approvata dall'UFAC



## Rettifica / posticipazione della rettifica

### In generale

Occorre distinguere tra l'effettiva rettifica di un difetto e la notifica della rettifica di un difetto all'UFAC. Quest'ultima non sempre presuppone l'effettiva rettifica del difetto (cfr. punti M.A. 403 / ML.A. 403).

### Rettifica

In linea di massima, si può partire dal principio che il difetto venga effettivamente rettificato. Il difetto viene di fatto eliminato, eseguendo specifici lavori di manutenzione (ad es. sostituzione del cavo di accensione o delle luci per NAV Light) documentati correttamente nell'incarto tecnico dell'aeromobile. Se la rettifica viene notificata all'UFAC e quest'ultimo la approva, viene chiuso il dossier e rilasciato il certificato di revisione della navigabilità (ARC).

Di regola, le notifiche relative alla rettifica del difetto sono presentate sotto forma di rapporto di lavoro via e-mail all'indirizzo:

**tama-inspection@bazl.admin.ch**

Le seguenti comunicazioni tecniche, pubblicate dall'UFAC, forniscono ulteriori informazioni sui rapporti di lavoro e i certificati di manutenzione:

CT 02.010-30 Rapporto di lavoro

CT 02.010-40 Certificato di manutenzione.

### Posticipazione dell'effettiva rettifica di un difetto

È possibile chiudere il dossier relativo alla rettifica di un difetto rilevato nell'ambito di un esame della navigabilità, notificando all'UFAC la posticipazione dell'effettiva rettifica del difetto; ciò avviene tuttavia a condizione che siano soddisfatte le esigenze di cui al punto M.A. 403 / ML.A. 403.

Tutti i difetti non rettificati prima di un volo devono figurare, a seconda dei casi, nei documenti di manutenzione / nel libro di rotta dell'aeromobile, secondo il punto M.A. 305 /ML.A. 305, o nel quaderno tecnico di bordo, in virtù del punto M.A.306. Tali informazioni devono inoltre essere accessibili al pilota, in particolare in caso di limitazioni operative.

Nota: i nuovi libri di rotta messi a disposizione dall'UFAC dispongono di un'apposita lista («acceptable defer defect list») che permette di documentare in modo semplice la posticipazione della rettifica dei difetti.

In questo caso, la notifica all'UFAC della rettifica del difetto avviene fornendo la prova di avere registrato in modo corretto la posticipazione della rettifica (cfr. quanto precede). Se la notifica e, in particolare, la data prevista per la rettifica vengono approvate dall'UFAC, viene chiuso il dossier relativo all'esame di navigabilità e rilasciato il certificato di revisione della navigabilità (ARC; modulo 15a/c dell'AESA).



## Variante 1: rettifica di tutti i difetti

L'esercente dell'aeromobile notifica all'UFAC l'effettiva rettifica di tutti i difetti (cfr. pagina 5, esempi di difetti 1-3).

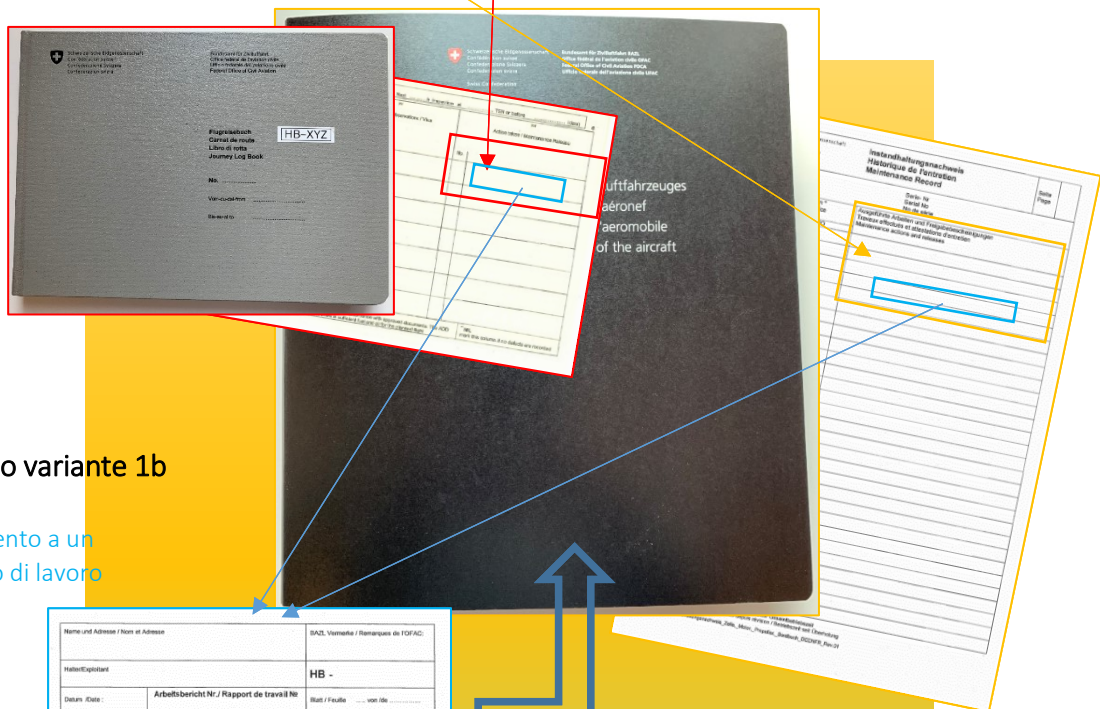
Nel libro di rotta, alla colonna «action taken» e nei documenti relativi alla manutenzione figura la notifica della rettifica del difetto con il relativo certificato di manutenzione (es. variante 1a) oppure con il rimando a un rapporto di lavoro (es. variante 1b).

In questo caso è possibile rilasciare il certificato di revisione della navigabilità.

### Esempio variante 1a

Iscrizione nel diario di viaggio di volo nella colonna (Azione intrapresa)

Iscrizione nei documenti di manutenzione



### Esempio variante 1b

Riferimento a un rapporto di lavoro

Name und Adresse / Nom et Adresse		SACL / Vettores / Rompesses de l'OPAC:	
Halter/Exploitant		HB -	
Datum / Date:		Arbeitsbericht Nr. / Rapport de travail N°	
		Blatt / Feuille ... von / de ...	
Zelle / Cellule	Hersteller / Constructeur	Modell / Type	Seriennummer / Numéro de série
Motor 1 / Moteur 1			TIN/CEN
Motor 2 / Moteur 2			TRO/CSO
Propeller 1 / Hélice 1			
Propeller 2 / Hélice 2			
Ausgeführte Instandhaltungsarbeiten / Travaux d'entretien effectués du		vom/du ...	
<p>Instandhaltungsüberprüfung: Ich bestätige, dass für die obenstehenden Instandhaltungsarbeiten in den entsprechenden technischen Böden sowie im Reparaturwerk eine Instandhaltungsüberprüfung durchgeführt werden ist.          Attestation d'examen: Je confirme qu'une attestation d'examen pour les travaux d'entretien susmentionnés a été établie dans le dossier technique correspondant ainsi que dans le carnet de route.</p>			
Name / Unterschrift / Nom / Signature:		Berechtigung / Lizenz / Nr. / Autorisation, Licence / No.	
Belegzeit / annexe		Zuschaltungen / Copies	
<input type="checkbox"/> Fortsetzungsböden / Feuilles suivantes ... jusqu'à ... bis ... <input type="checkbox"/> Reparaturlast / Réparation / Examen de Répar. <input type="checkbox"/> Mass / Dimensionen / Rapports de mesure et de réglage <input type="checkbox"/> Unterlagen für AFM / Documents pour la modification de l'AFM <input type="checkbox"/> Ausfertigungsbescheinigung zu Rapport N. / Attestation d'examen de rapport no.		<input type="checkbox"/> Austauschblätter / Liste des pièces de rechange <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Wägungsprotokoll vom / Rapport de pesée du ...			



## Variante 2: posticipazione della rettifica di tutti i difetti

L' esercente dell'aeromobile/il personale autorizzato a effettuare la certificazione decide se posticipare in data a seguire la rettifica dei difetti, secondo il punto M.A.403 / ML.A. 403. In questo caso, alla colonna «action taken» nel libro di rotta deve essere indicato che la rettifica viene posticipata e che ciò è stato registrato nella documentazione relativa alla manutenzione, secondo il punto M.A.305 / ML.A. 305 (incl. il punto M.A. 306 quando applicabile), oppure, come proposto, nella «acceptable defer defect list» del libro di rotta.

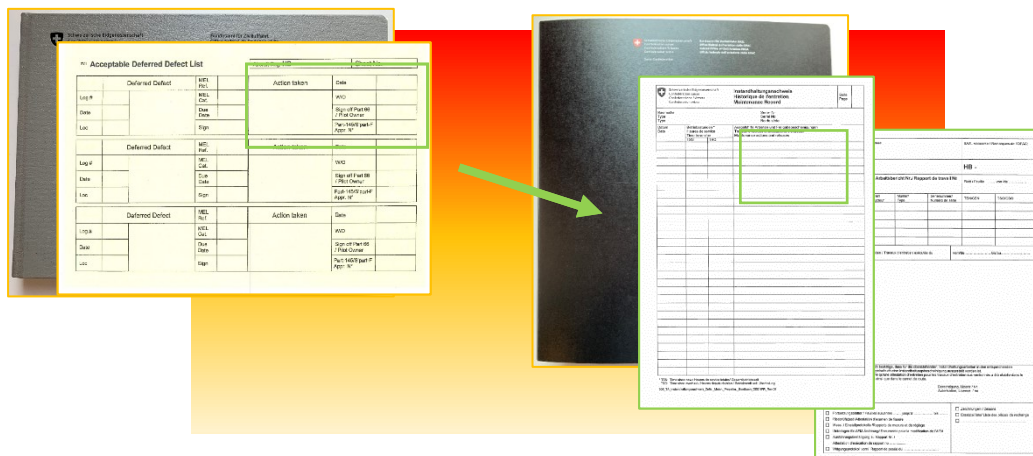
La rettifica dei difetti (esempi di difetti 1-3) può essere effettuata contemporaneamente (ad es. in occasione del controllo successivo) o in diverse singole date. In ogni caso l'UFAC controlla e approva tali termini nell'ambito della verifica della notifica di rettifica del difetto, a condizione che siano ragionevoli e tecnicamente giustificabili. A seconda del numero di difetti, è possibile effettuare un'unica registrazione. Il vantaggio è un minore onere amministrativo. Lo svantaggio, invece, consiste nel fatto che così per i piloti i difetti risultano meno evidenti, un particolare non trascurabile, soprattutto in caso di limitazioni operative (ad es. nav-light). Questo tipo di limitazione deve assolutamente essere visibile nel libro di rotta per i piloti che guideranno successivamente il velivolo.

In questo caso è possibile rilasciare il certificato di revisione della navigabilità.

### Esempio variante 2



Il dossier relativo alla rettifica del difetto viene chiuso (posticipazione dell'effettiva rettifica del difetto) mediante iscrizione nella lista corrispondente o disponendo un ordine di lavoro registrato nell'incarto tecnico e, se necessario, nel rapporto di lavoro.





### **Variante 3: rettifica e posticipazione**

È possibile anche una combinazione tra le varianti 1 e 2, rettificando direttamente singoli difetti e posticipandone la rettifica di altri.

### **Rettifica dopo la posticipazione**

La prova dell'effettiva rettifica del difetto (ad es. sostituzione del cavo di accensione) non deve più essere notificata all'UFAC sotto forma di rapporto di lavoro, se la rettifica del difetto è stata posticipata correttamente e documentata. Con la notifica della rettifica viene chiuso il dossier relativo all'esame della navigabilità.

Per ovvi motivi, la procedura per l'effettiva rettifica dei difetti, ovvero il rispetto dei termini fissati nell'ambito della posticipazione dell'effettiva rettifica dei difetti, è oggetto del successivo esame della navigabilità o della successiva ispezione ACAM.