



CH-3003 Berna

UFAC; koo

POST CH AG

per e-mail

Part 145 Maintenance Organisations
Aircraft Rated

Accountable Manager
Compliance Monitoring Manager

Riferimento: BAZL-323.00-1/9
Vostro riferimento: CH.145.0xxx
Zurich-Airport, 6 febbraio 2023

Manutenzione di linea: attribuzioni dei titolari di licenze B1 e B2 in materia di riammissione in servizio

Cara signora, egregio signore,

siamo venuti a conoscenza del fatto che spesso, nella vostra organizzazione, dopo la manutenzione di linea gli aeromobili vengono rimessi in servizio unicamente da un titolare della licenza di manutenzione B1, benché questi non disponga delle attribuzioni conferite ai titolari della licenza B2.

Con la presente vorremmo richiamare la vostra attenzione sul fatto che il personale titolare della licenza della categoria B1 può rilasciare il certificato di riammissione in servizio solo per i lavori di manutenzione oggetto della suddetta licenza e che non dispone delle attribuzioni sufficienti per rilasciare un certificato di riammissione in servizio dopo lavori di manutenzione che rientrano nella licenza di manutenzione B2.

Ai sensi dell'articolo 66.A.20(a)(2) e (3) del regolamento UE n. 1321/2014 della Commissione si applica quanto segue:

- (a) Si applicano le seguenti attribuzioni:
2. Una licenza di manutenzione aeronautica di categoria B1 consente al titolare di rilasciare certificati di riammissione in servizio e di agire in quanto personale di supporto di categoria B1 a seguito di:
 - manutenzione eseguita su struttura dell'aeromobile, gruppi motopropulsori e sistemi meccanici ed elettrici,
 -
 - interventi eseguiti su sistemi avionici la cui funzionalità può essere verificata tramite semplici test

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Oscar Koller
3003 Berna
Sede: Operation Center 1, Zurich-Airport
Tel. +41 58 466 30 53, Fax +41 58 465 80 32
Oscar.Koller@bazl.admin.ch
<https://www.bazl.admin.ch/>



e che non richiedono interventi di risoluzione dei problemi. La categoria B1 comprende la corrispondente sottocategoria A.

3. Una licenza di manutenzione aeronautica di categoria B2 consente al titolare:
 - (i) di rilasciare certificati di riammissione in servizio e di agire in quanto personale di supporto di categoria B2 a seguito di:
 - manutenzione eseguita su sistemi avionici ed elettrici, e
 - interventi di natura elettrica e avionica nei gruppi motopropulsori e nei sistemi meccanici la cui funzionalità può essere dimostrata tramite semplici test; e [...]

Secondo la norma «GM 66.A.20(a) Privileges», si applicano le seguenti definizioni:

1. ...

Per **sistema avionico** si intende un sistema aeronautico che trasferisce, elabora, visualizza o memorizza dati analogici o digitali attraverso linee di dati, bus di dati, cavi coassiali, senza fili o altri mezzi per la trasmissione di dati, e include i componenti e i connettori di sistema. Qu di seguito alcuni esempi di sistemi avionici:

- navigazione automatica;
- comunicazione, radar e navigazione;
- strumenti (cfr. NOTA qui di seguito);
- sistemi di intrattenimento a bordo;
- avionica modulare integrata (Integrated Modular Avionics, IMA);
- sistemi di manutenzione a bordo;
- sistemi informativi;
- sistemi fly-by-wire (relativi all'ATA27 «comandi di volo»);
- sistemi di controllo in fibre ottiche

NOTA: Gli strumenti rientrano formalmente nelle attribuzioni dei titolari di una licenza delle categorie B2 e B2L, che comprende l'abilitazione per impianto «Sistemi di strumentazione». Tuttavia, la manutenzione dei componenti elettromeccanici e pitot-statici può essere effettuata anche dal titolare di una licenza B1, B3 o L.

Per **semplice test** si intende un test descritto nei dati di manutenzione approvati e che rispetta tutti i seguenti criteri:

- la funzionalità del sistema può essere verificata attraverso comandi, interruttori, Built In Test Equipment (BITE), computer centrali di manutenzione (CMC) o attrezzatura di prova esterna che non richiede una formazione specifica;
- il risultato del test è un'indicazione o parametro univoco di «go - no go», che può essere un valore singolo o un valore all'interno di un intervallo di tolleranza. Non è consentita alcuna interpretazione del risultato del test o dell'interdipendenza dei diversi valori;
- il test non comporta più di 10 azioni come descritto nei dati di manutenzione approvati (sono escluse le azioni necessarie per configurare l'aeromobile prima del test, ovvero il sollevamento dell'aeromobile, l'abbassamento dei flap, ecc. o per riportare l'aeromobile alla configurazione iniziale). L'azione di premere un comando, un interruttore o un pulsante e la lettura del risultato corrispondente possono essere considerate come un unico passaggio, anche se i dati di manutenzione li mostrano come separati.

Per **interventi di risoluzione dei problemi** si intendono le procedure e le azioni necessarie per determinare la causa principale di un difetto o di un malfunzionamento, da intraprendere utilizzando i dati di manutenzione approvati. Può includere l'uso di BITE o di attrezzatura di prova esterna.

Per la definizione di **manutenzione di linea** si rimanda all'AMC1 145.A.10 dell'Annex (II Part 145).

Pertanto, chiediamo gentilmente alla vostra organizzazione di rivedere le procedure e pratiche interne e, se necessario, di modificarle per conformarvi a quanto richiesto all'inizio della presente lettera. Ciò vale altresì per tutte le procedure applicabili alle relazioni tra le CAMO e gli operatori, in particolare quelle relative alla riammissione in servizio menzionate nel quaderno tecnico di bordo dell'operatore. Vi chiediamo inoltre di organizzare, qualora necessario, corsi di addestramento/formazione per il vostro personale titolare di una licenza di manutenzione delle categorie B1 e B2, al fine di ricordare loro di quali attribuzioni sono in possesso e quali limitazioni devono rispettare quanto al rilascio di certificati di riammissione in servizio. Vi rimandiamo anche al punto 5 del documento allegato, che riporta la politica dell'EASA in materia.

Durante i prossimi audit che saranno organizzati nel quadro dell'attività di sorveglianza continua, l'UFAC si concentrerà sugli aspetti appena messi in evidenza. Se necessitate di ulteriori chiarimenti in materia, non esitate a contattare l'ispettore UFAC a voi assegnato.

Vi ringraziamo per la vostra comprensione e collaborazione.

Distinti saluti

Ufficio federale dell'aviazione civile

Ulrich Jucker
Il Supplente Capo Sezione
Organizzazioni tecniche Zurigo

Andreas Boss
Capo Sezione Organizzazioni tecniche
Berna

Allegato(i):
– [TESTO]

Copia a:
– [TEXT]