



Direttiva SID (Supplemental Inspection Document) per aeromobili Cessna della serie 100/200

Considerazioni generali

Poiché il *Supplemental Inspection Document* (SID) non ha lo stesso carattere vincolante di una direttiva sulla navigabilità (DN), di un *Airworthiness Limitation Item* (ALI) o di un *Certification Maintenance Requirement* (CMR) sono ammesse procedure di controllo alternative.

Se si opta per procedure alternative per l'attuazione dei SID, occorre descriverle nel programma di manutenzione (AMP). La navigabilità dell'aeromobile deve essere in ogni caso garantita.

L'AMP (che descrive le procedure alternative di attuazione del SID o che comprende il rinvio al SID) deve essere sottoposto all'esame e all'approvazione dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) in quanto autorità competente per gli aeromobili immatricolati in Svizzera (cfr. M.A.302(b) dell'allegato I del regolamento (CE) n. 2042/2003, AESA parte M).

L'esercente è pertanto tenuto a eseguire o a far eseguire nei termini prescritti i lavori di manutenzione previsti dall'AMP.

Per gli aeromobili dell'allegato II che non sono contemplati nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 216/2008, non sussiste alcun obbligo legale a redigere un programma di manutenzione ad hoc. Per questi aeromobili sono vincolanti tutti i documenti di manutenzione del costruttore/titolare del certificato di tipo (cfr. art. 25 cpv. 2 dell'ordinanza del DATEC concernente la navigabilità degli aeromobili, ODNA; RS 748.215.1).

Ciononostante, le eccezioni ai sensi dell'articolo 25 capoverso 2 lettere b e c ODNA sono applicabili anche agli aeromobili dell'allegato II. Se intende derogare ai documenti di manutenzione, l'esercente di un aeromobile dell'allegato II è parimenti tenuto, conformemente all'articolo 25 capoverso 2 lettera e ODNA, a elaborare un programma di manutenzione ad hoc che deve ottenere l'approvazione dell'UFAC (cfr. comunicazione tecnica TM 73.700-10, in tedesco e francese all'indirizzo <http://www.bazl.admin.ch/experten/luftfahrzeuge/03278/index.html?lang=de>).

Ne deriva pertanto il seguente principio:

In relazione al SID per il Cessna, l'esercente ha la possibilità di scegliere tra due varianti:

Variante 1

L'esercente provvede affinché il SID sia pienamente applicato nei termini prescritti dal costruttore. Nell'AMP si può rimandare esclusivamente al SID del costruttore da applicare.

Variante 2

L'esercente redige un AMP che descrive le misure, i controlli e le relative ispezioni. L'UFAC esamina le procedure d'ispezione alternative descritte nell'AMP.

Le deroghe al programma standard del SID per il Cessna sono possibili a condizione che il richiedente dimostri che l'applicazione di misure alternative e ispezioni garantisca un livello di sicurezza equivalente in relazione alla navigabilità dell'aeromobile.

L'UFAC approva il relativo programma di manutenzione a condizione che sia raggiunto il livello di sicurezza equivalente.



Criteri di valutazione

Se l'esercente decide di procedere secondo la variante 2 (procedura alternativa al SID), le misure e le procedure di ispezione alternative devono essere elaborate insieme a un'impresa di manutenzione autorizzata secondo AESA parte 145, parte M, capitolo F o da un meccanico autorizzato conformemente alla parte 66 provvisto di corrispondente abilitazione (eventualmente in collaborazione con una CAMO).

L'UFAC autorizza deroghe a condizione che siano adempiuti almeno i seguenti punti:

1. L'aeromobile è iscritto nella matricola svizzera degli aeromobili prima della pubblicazione della presente direttiva.
2. Un'impresa di manutenzione autorizzata conformemente all'AESA parte 145, alla parte M, capitolo F o un meccanico autorizzato conformemente alla parte 66 provvisto di corrispondente autorizzazione a svolgere controlli specifici per accertare o escludere eventuali corrosioni o danni strutturali. Nel migliore dei casi, questo controllo può essere effettuato nel corso di un controllo annuale ordinario di 100/200 ore. Se l'ultimo controllo annuale di 100/200 ore è stato recentemente effettuato in un'impresa di manutenzione e se tale impresa ha pure escluso a posteriori corrosioni o danni strutturali, tale controllo specifico può essere attestato anche in seguito, conformemente al punto 5 di questa direttiva. Il controllo annuale di 100 /200 ore non deve risalire a oltre 12 mesi prima.
3. Il controllo specifico non ha rilevato una corrosione che va al di là di quella di livello 1 («Corrosion Level 1»). Le corrosioni di livello 1 possono insorgere soltanto a livello locale («local»). Questi danni da corrosione devono essere eliminati conformemente al corrispondente manuale Service/Maintenance. Per stabilire il «Corrosion Level 1» e «local» si applicano le definizioni del corrispondente manuale Cessna Service/Maintenance (ultima revisione).
4. Il controllo specifico non ha rilevato danni a elementi strutturali principali («PSE-Principal Structural Elements») che non siano risolvibili conformemente alle prescrizioni del corrispondente Service/Maintenance Manual.
5. Il programma di manutenzione è strettamente necessario. Una dichiarazione non è ammessa. L'AMP deve contenere almeno i punti o le procedure seguenti:
 - Una dichiarazione d'impegni dell'esercente dell'aeromobile (modello UFAC V3.0, tab. 2.a).
 - Misure alternative volte a garantire la navigabilità in relazione ai punti descritti nel SID. La procedura deve essere definita almeno per i seguenti punti:

L'impresa di manutenzione deve rilasciare o aver rilasciato un'attestazione (NTO – Non Technical Objection Statement) dalla quale risulta la sicurezza dello stato tecnico dell'aeromobile per quanto concerne la corrosione e la struttura fino al successivo controllo annuale. Questa attestazione deve essere allegata al programma di manutenzione e una copia deve essere consegnata all'UFAC.



Una nuova valutazione della situazione concernente l'esecuzione del SID deve essere effettuata ogni 12 mesi conformemente al programma di controllo alternativo descritto nel programma di manutenzione. Se la valutazione è positiva, l'impresa di manutenzione o il titolare della licenza parte 66 provvisto di corrispondente autorizzazione attesta la navigabilità dell'aeromobile nuovamente con un NTO. In questo modo è possibile rinunciare ad attuare, parzialmente o interamente, il SID per i successivi 12 mesi.

L'NTO è disponibile sul sito Internet dell'UFAC all'indirizzo:

www.ufac.admin.ch →Spazio professionale →Aeromobili →Navigabilità del materiale aeronautico →"SID - Non Technical Objection Statement (NTO)"

6. Se l'aeromobile è impiegato a scopo commerciale (commercial air transport – CAT) si applicano le direttive secondo M.A.307.

Estratto dal documento AESA SIB 2014-01:

Note: 1. Operator using the aeroplane for commercial air transport must ensure their decision is consistent with their embodiment policy for non-mandatory inspections, as required by Part M.A.301, paragraph 7.

L'UFAC si riserva il diritto di sospendere, modificare o abrogare il programma di manutenzione in caso di attuazione non conforme, modifica della situazione di partenza oppure mancato rispetto degli standard di navigabilità.