



PARERE n. 01/2011

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

del 18 marzo 2011

concernente un regolamento della Commissione recante modifiche al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

E

concernente un regolamento della Commissione recante modifiche al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

“processo ELA” e “modifiche e riparazioni standard”

Sintesi

Il presente parere interessa principalmente l'aviazione generale e affronta i seguenti argomenti:

viene introdotto un processo di certificazione per "Aeromobili leggeri europei (ELA)" semplificato e più proporzionato. Il richiedente un'omologazione per tipo per un aeromobile ELA1 (ad esempio aeroplani al di sotto di 1 200 kg) può utilizzare un programma di certificazione per dimostrare la sua capacità di progettazione. Ciò eliminerà la necessità per le piccole imprese di dover seguire il gravoso e dispendioso processo amministrativo per il conseguimento dell'approvazione di un'impresa di progettazione (DOA) seguendo nel contempo il processo di certificazione. I richiedenti un'omologazione per tipo per un aeromobile ELA1 beneficeranno di questo cambiamento.

Viene introdotto un concetto di "modifiche e riparazioni standard". Il nuovo concetto elimina la necessità di seguire il processo per l'approvazione della progettazione per le modifiche e le riparazioni che sono considerate standard. A tal proposito, un catalogo di modifiche e riparazioni standard verrà introdotto in nuove specifiche di certificazione (CS). Il nuovo concetto ridurrà l'onere amministrativo pur mantenendo un alto livello di sicurezza. Tutti i proprietari/operatori di aeromobili di piccole dimensioni potrebbero trarre beneficio da questa disposizione.

In base alle regole esistenti il modello 1 AESA è un prerequisito per l'installazione di tutte le parti di ricambio in un aeromobile. Tuttavia, alcune parti e pertinenze in aeromobili ELA sono prodotte in un'industria regolamentata non-aeronautica. I produttori non regolamentati non possono rilasciare queste parti di ricambio con un modello 1 AESA. Questo non è un problema per gli aeromobili nuovi, in quanto la successiva accettazione delle parti di ricambio viene effettuata dall'impresa di produzione approvata del produttore dell'aeromobile. Tuttavia, le parti di ricambio sono generalmente ottenute dalla fonte. Al fine di poter soddisfare i requisiti del modello 1 AESA, queste parti dovranno tuttavia essere rilasciate attraverso imprese di produzione approvate dove il loro valore aggiunto non è sempre imminente. Il presente parere introduce la possibilità per i proprietari di aeromobili ELA di accettare certe parti non critiche dal punto di vista della sicurezza per l'installazione senza un modello 1 AESA. Questa modifica ha lo scopo di ridurre l'onere normativo a un livello proporzionato ai rischi per la sicurezza.

Generalità

1. Lo scopo del presente parere è suggerire alla Commissione di modificare l'allegato al regolamento (CE) n. 1702/2003¹ della Commissione (in prosieguo: "parte 21") e, in particolare, introdurre un processo di certificazione per "Aeromobili leggeri europei (ELA)" semplificato e più proporzionato. Al fine di assicurare la coerenza con la parte 21, viene anche suggerito alla Commissione di modificare il regolamento (CE) n. 2042/2003² della Commissione e gli allegati parte M e parte 145.
2. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia")³, conformemente alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008⁴ (in prosieguo: "il regolamento di base").

II. Consultazione

3. Negli ultimi tre anni c'è stato un decremento nelle attività dell'aviazione "classica" del tempo libero e lo sviluppo in Europa del movimento ultraleggero. Il riscontro ricevuto dall'industria e dagli operatori ha suggerito che il quadro normativo applicato agli aeromobili sportivi è diventato progressivamente troppo pesante per la natura delle attività coinvolte e impone un onere normativo troppo pesante sui progettisti e produttori di questi tipi di aeromobili.
4. L'Agenzia ha creato l'iter normativo MDM.032 al fine di affrontare queste preoccupazioni. Dato che l'iter ha un ampio ambito di applicazione, l'Agenzia aveva emanato nel 2006 un NPA preliminare per discutere un concetto di migliore regolamentazione nel campo dell'aviazione generale. Il riscontro ricevuto da questo NPA preliminare è stato usato dal gruppo di lavoro MDM.032 per sviluppare un concetto di migliore regolamentazione nel campo dell'aviazione generale. Questo concetto ha affrontato l'aeronavigabilità iniziale e continua, le operazioni e il rilascio delle licenze per l'aviazione generale.
5. L'Agenzia ha anche preso in considerazione l'introduzione della regolamentazione riguardante l'aeromobile sportivo leggero (LSA) da parte della Federal Aviation Administration (FAA) che ha evidenziato una riduzione nel livello di armonizzazione tra l'Agenzia e la FAA nella regolamentazione dell'aviazione da diporto o sportiva. La maggior parte dei tipi di LSA negli Stati Uniti sono di origine europea ma questi non possono essere utilizzati legalmente nell'UE a meno che non abbiano un peso al decollo inferiore a 450 kg (e che quindi ricadono sotto l'allegato II del regolamento di base) o siano stati certificati come CS-VLA (velivolo ultraleggero) o un codice più elevato.

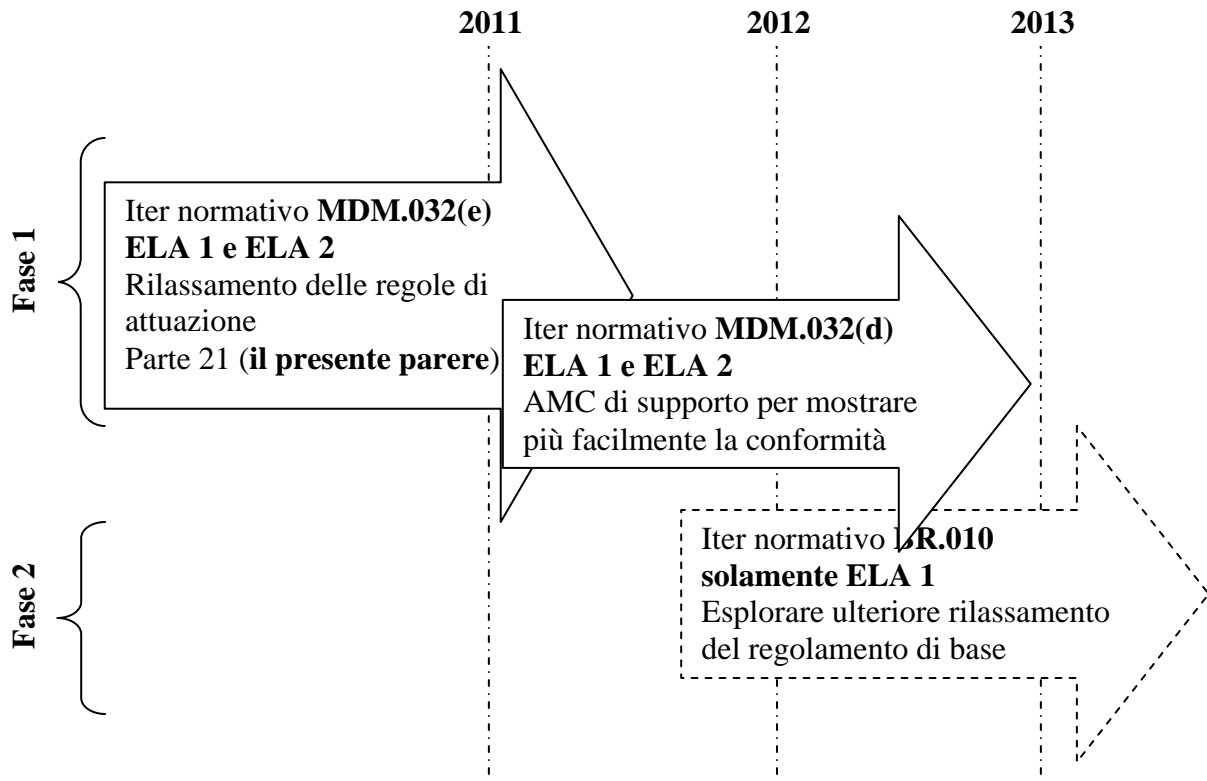
¹ Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1194/2009 del 30 novembre 2009 (GU L 321 del 6.12.2009, pag. 5).

² Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 962/2010 della Commissione, del 27 ottobre 2010 (GU L 281 del 27.10.2010, pag. 78).

³ Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento. Consiglio di amministrazione dell'AESA n. 8-2007 dell'11.6.2007 (in prosieguo: "procedura normativa").

⁴ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009 (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51).

6. Il gruppo MDM.032 ha discusso varie opzioni per l'aeronavigabilità iniziale costituenti un sottoinsieme del concetto per una migliore regolamentazione dell'aviazione generale. Con la pubblicazione dell'NPA 2008-07 del 18 aprile 2008, il gruppo ha proposto quanto segue per quanto riguarda l'aeronavigabilità iniziale:
 - nessun cambiamento allo scopo degli aeromobili ai sensi dell'Allegato II (in particolare ultraleggeri) del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione (in prosieguo: "parte 21") e per mantenere tali aeromobili al di fuori dello scopo del presente regolamento.
 - Creare un regime normativo più leggero sulla base di un nuovo processo per gli aeromobili leggeri europei (ELA) e introdurre un concetto per le modifiche e riparazioni standard.
 - Suddividere il regime normativo più leggero per gli ELA nei due processi seguenti:
 - o ELA1 per aeroplani, alianti o motoalianti che non sono classificati come aeroplani a motore complessi fino a un peso massimo al decollo di **1 200 kg**.
 - o ELA2 per aeroplani, alianti o motoalianti che non sono classificati come aeroplani a motore complessi fino a un peso massimo al decollo di **2 000 kg**.
7. Il nuovo processo proposto nell'NPA 2008-07 per gli ELA era un nuovo processo sostanzialmente più semplice per la regolamentazione di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze. L'intenzione era quella di continuare a rilasciare certificati per il tipo e certificati di aeronavigabilità per gli aeromobili individuali. Ciò implica che il nuovo processo seguirebbe i principi esistenti della parte 21.
8. Alla data di chiusura, ossia il 18 luglio 2008, l'Agenzia aveva ricevuto 843 commenti da 79 autorità aeronautiche nazionali, organizzazioni di categoria e imprese private.
9. L'opinione di molti commentatori è stata quella che l'NPA non ha raggiunto lo scopo prefissato, ovvero una certificazione comparabile a quella esistente negli Stati Uniti (la regolamentazione riguardante l'aeromobile sportivo leggero), che non include approvazioni delle imprese o un coinvolgimento significativo della Federal Aviation Administration (FAA). Questi commenti, tuttavia, provenivano per la maggior parte dai soggetti interessati nell'ambito del processo ELA1.
10. L'Agenzia ha pertanto proposto una modifica strategica importante alle proposte nel documento di risposta ai commenti (CRD) relativo all'NPA 2008-07. È stata proposta una seconda fase normativa parallela, in base alla quale verrà esplorato un ulteriore rilassamento del regime normativo per la categoria di aeromobili ELA1 durante l'iter normativo BR.010, che si avvicini di più alle regole FAA LSA. Nel contempo verranno portate avanti le proposte dell'NPA 2008-07 per entrambi gli ELA1 e ELA2 al fine di introdurre al più presto una semplificazione del processo di certificazione esistente all'interno della parte 21.



11. L'Agenzia ha deciso di dividere la pubblicazione del CRD relativo all'NPA 2008-07 al fine di poter comunicare più chiaramente questo approccio a due fasi e per fornire una sintesi dettagliata delle discussioni, delle conclusioni e il testo risultante della proposta per i cambiamenti alla parte 21 per la semplificazione del processo di certificazione esistente. Si ritiene che, nonostante le reazioni contrarie a questa suddivisione che sono anche descritte nell'allegato a questo parere, ciò abbia migliorato la consultazione su questa strategia e abbia fornito al contempo un processo più veloce per i cambiamenti alla parte 21 proposti in questo parere.
12. Una parte II separata del CRD relativo all'NPA 2008-07 è stata pubblicata il 25 novembre 2010 contenente tutti gli 843 commenti, le risposte e il testo risultante delle nuove specifiche di certificazione per aeroplani nel campo di applicazione degli ELA1 fino a 600 kg (CS-LSA). La pubblicazione del nuovo CS-LSA, che utilizza gli standard dell'industria utilizzati anche nelle normative FAA LSA, è prevista agli inizi del 2011.
13. In preparazione alla fase 2 (iter BR.010) proposta dall'Agenzia, è stato effettuato uno studio sui sistemi di regolamentazione nazionali esistenti in vari Stati membri per gli aeromobili ultraleggeri e sui dati relativi alla sicurezza. Lo scopo è quello di analizzare se si può imparare da questi sistemi di regolamentazione applicati alle categorie di aeromobili simili agli aeroplani ELA1. I risultati di questo studio verranno utilizzati per esplorare le opzioni nell'iter BR.010.
14. I pro e i contro del procedimento scelto dall'Agenzia per proseguire con le modifiche alla parte 21 proposto in questo parere sono:
 - semplificazione del processo di certificazione esistente per tutti gli aeromobili delle categorie ELA1 e ELA2 mantenendo i certificati di omologazione o certificati di omologazione ristretti.
 - Questo processo normativo renderà le modifiche disponibili il prima possibile.

- Viene introdotto il concetto di “modifiche standard” e “riparazioni standard” per:
 - a. gli aeromobili ELA1 ed ELA2;
 - b. gli aeroplani con una massa massima al decollo (MTOM) di 5 700 kg o inferiore, e
 - c. gli elicotteri con una MTOM di 3 175 kg o inferiore.
 - La proposta non costituisce la soluzione ottimale per gli aeromobili ELA1 ed è necessario un periodo di tempo supplementare per poter sviluppare una nuova proposta.
 - Il regolamento sui “Diritti e oneri” adottato dalla Commissione resta applicabile anche se, nell’opinione dei soggetti interessati, questo costituisce un grave impedimento alla certificazione di nuovi aeromobili o alla certificazione di modifiche o riparazioni ad aeromobili esistenti. È stato proposto di utilizzare il finanziamento basato su piccoli importi dai biglietti aerei — lo stesso utilizzato negli Stati Uniti. Tale sistema assicurerà il finanziamento del sistema AESA senza un incremento significativo del prezzo dei biglietti aerei.
15. Le reazioni al CRD 2008-07 parte I sono illustrate nell’allegato a questo parere e per alcune delle reazioni — per ragioni pratiche — viene fornita una traduzione o una sintesi dettagliata. È stato ricevuto un riscontro da un totale di sette associazioni del settore degli ELA1 dell’aviazione generale, sei autorità europee, la FAA e due persone private.
16. In particolare, i soggetti interessati che sono attivi nella categoria ELA1 hanno espresso il loro disappunto con la proposta corrente. La loro opinione è che la proposta non fornirebbe il rilassamento necessario alla loro comunità e oltretutto c’è voluto troppo tempo per sviluppare questa modifica. L’Agenzia ha già constatato nel CRD che è chiaro che le modifiche proposte nella parte 21 non forniranno la soluzione finale. Viene quindi proposto un proseguimento per rivedere le opzioni dove sarebbero richieste delle modifiche al regolamento di base. Tuttavia, questo viene considerato separatamente dalla proposta contenuta in questo parere.
17. Le reazioni al CRD parte I indicano che l’approvazione combinata della progettazione e produzione, come proposta in un nuovo capitolo L nella parte 21, viene ritenuta tale da non fornire i benefici anticipati dall’industria. Si ritiene che il capitolo L proposto sia troppo complicato e che potrebbe portare nel tempo a incoerenze con i capitoli esistenti della parte 21 per DOA e POA. Si ritiene inoltre che il capitolo aggiunga molta burocrazia. L’Agenzia ha considerato queste reazioni ed ha raggiunto la conclusione che il nuovo capitolo L, che è applicabile solamente nel caso di aeromobili che ricadono nei criteri ELA1 ed ELA2, complicherebbe la parte 21 apportando benefici esigui o nulli per le imprese. È anche evidente come la proposta per l’approvazione combinata della progettazione e produzione dipenda dall’applicazione da parte di uno Stato membro dell’articolo 20, paragrafo 2, lettera (b), punto (ii) del regolamento di base. Un’approvazione combinata potrebbe essere rilasciata soltanto nel caso in cui uno Stato membro abbia richiesto all’Agenzia di assumersi la responsabilità per una specifica approvazione di un’impresa di produzione in quello Stato membro. Infatti, con l’esistenza dell’articolo 20, paragrafo 2, lettera (b), punto (ii) del regolamento di base, un’approvazione combinata della progettazione e produzione è già possibile all’interno delle norme di attuazione esistenti. Nel caso in cui uno Stato membro sia d’accordo a utilizzare questa disposizione, l’Agenzia combina la sorveglianza delle POA e DOA e rilascia eventualmente un’approvazione combinata. La proposta del capitolo L è stata quindi revocata.

III. Contenuto del parere dell’Agenzia

18. Il presente parere prende il più possibile in considerazione i suggerimenti proposti dai soggetti interessati e dalle autorità che hanno partecipato alla consultazione e hanno reagito

al CRD parte I relativo all'NPA 2008-07. I cambiamenti relativi alla proposta di modifica al regolamento (CE) n. 1702/2003 e l'allegato I (parte 21) al CRD 2008-07 parte I sono illustrati di seguito per ciascun paragrafo, ove applicabile. Le correzioni editoriali non sono menzionate esplicitamente.

19. **1702/2003**

Una definizione di ELA1 ed ELA2 viene introdotta nell'articolo 1 al fine di migliorare la leggibilità dei requisiti della parte 21.

20. **Parte 21**

21A.14 Dimostrazione di conformità operativa

Il testo risultante della parte 21 nel CRD 2008-07 parte I ha cambiato in maniera errata la parte 21A.14(c) nonché la parte 21A.14(b) per quanto concerne motori ed eliche. Questo paragrafo dovrebbe permettere solamente il programma di certificazione per motori ed eliche installati sugli aeromobili di cui al presente paragrafo. I paragrafi 21A.14(b) e (c) sono corretti e semplificati utilizzando la definizione per ELA1 e ELA2 nell'articolo 1.

21A.35 Prove in volo

Gli aeromobili ELA1 ed ELA2 sono inclusi nel paragrafo (b) in linea con il testo risultante nel CRD 2008-07 parte I.

21A.90A Finalità

Questo paragrafo è stato rinumerato e le modifiche standard sono state aggiunte al campo d'applicazione di questo capitolo.

21A.90B Modifiche standard

Il requisito è stato riformulato e rinumerato (fare riferimento al paragrafo 21A.98 nel CRD 2008-07 parte I) al fine di separare chiaramente il processo di approvazione per modifiche dalle modifiche standard che non richiedono tale processo di approvazione. Il testo è stato anche semplificato utilizzando le definizioni per ELA1 e ELA2 introdotte nell'articolo 1.

21A.112B Dimostrazione di conformità operativa

È stato introdotto il riferimento al nuovo paragrafo 21A.14(c) in linea con il testo risultante nel CRD 2008-07 parte I.

21A.116 Trasferibilità

Il requisito è stato modificato per gli aeromobili ELA1 in linea con il testo risultante nel CRD 2008-07 parte I.

21A.307 Messa in servizio di parti e pertinenze per l'installazione

Il testo risultante nel CRD 2008-07 parte I conteneva in maniera errata un paragrafo (c) che era già trattato nel paragrafo (b). Questo paragrafo è stato perciò rimosso.

Il requisito è stato riformulato, ricorrendo alle definizioni per gli aeromobili ELA1 ed ELA2 introdotte nell'articolo 1. È stato inoltre aggiunto un requisito per l'identificazione specifica per le parti fabbricate sotto la responsabilità del proprietario.

CAPITOLO L — Approvazione combinata delle imprese responsabili per la progettazione e produzione degli aeromobili definita ai paragrafi 21A.14(b) e (c)

La proposta per questo nuovo capitolo è stata revocata.

21A.431A Finalità

Questo paragrafo non è stato modificato nel CRD 2008-07, ma è stato ora rinumerato e le riparazioni standard sono state aggiunte al campo d'applicazione di questo capitolo.

21A.431B Riparazioni standard

Il requisito è stato riformulato e rinumerato (fare riferimento al paragrafo 21A.436 nel CRD 2008-07 parte I) al fine di separare chiaramente il processo di approvazione per riparazioni dalle riparazioni standard che non richiedono tale processo. Il testo è stato anche semplificato utilizzando le definizioni per ELA1 e ELA2 introdotte nell'articolo 1.

21A.432B Dimostrazione di conformità operativa

Il requisito è stato modificato per includere l'opzione di utilizzare un programma di certificazione per la dimostrazione di conformità operativa per gli aeromobili ELA1 in linea con il testo risultante nel CRD 2008-07 parte I.

21A.439 Produzione di parti per la riparazione

Questo requisito era stato inizialmente modificato per includere il nuovo capitolo L. Il requisito è stato revocato e quindi non ci sono modifiche a questo paragrafo.

21A.441 Esecuzione delle riparazioni

Questo requisito era stato inizialmente modificato per includere il nuovo capitolo L. Il requisito è stato revocato. La dicitura "imprese di manutenzione approvate" è stata sostituita con un riferimento alla parte M e alla parte 145 al fine di eliminare restrizioni non volute alla parte M e alla parte 145.

CAPITOLO P e CAPITOLO Q

Le modifiche proposte ai paragrafi di questi capitoli sono state revocate con la revoca del capitolo L.

SEZIONE B

Le modifiche proposte ai paragrafi di questi capitoli sono state revocate con la revoca del capitolo L.

21. Oltre alla modifica al paragrafo M.A.501(a) incorporata nel regolamento (CE) n. 1056/2008, vengono proposte delle modifiche al regolamento (CE) n. **2042/2003** della Commissione per coerenza con il regolamento (CE) n. 1702/2003. Queste modifiche tengono conto della nuova definizione di ELA1, la nuova categoria di parti nel paragrafo 21A.307 (b) e l'introduzione delle modifiche standard e delle riparazioni standard.

L'articolo 2, lettera (k), è stato modificato per allineare la definizione di ELA1 con la nuova definizione proposta per il regolamento (CE) n. 1702/2003 nel presente parere. Queste modifiche consentiranno di poter utilizzare pienamente le possibilità offerte nella parte 21.

22. Parte M**M.A.302 Programma di manutenzione**

Il paragrafo (d) è stato modificato per assicurare che le istruzioni per l'aeronavigabilità continua incluse nelle specifiche di certificazione per le modifiche e riparazioni standard siano prese in considerazione nel programma di manutenzione.

M.A.304 Dati relativi a modifiche e riparazioni

Questo paragrafo è stato modificato per includere le specifiche di certificazione che devono essere rilasciate dall'Agenzia per modifiche standard e riparazioni standard.

M.A. 502 Manutenzione dei componenti

Questo paragrafo è stato modificato per stabilire le condizioni per la manutenzione dei componenti di cui al paragrafo 21A.307(b) e per specificare che questi componenti non sono idonei per il rilascio di un modello 1 AESA a seguito della manutenzione.

M.A. 613 Certificato di riammissione in servizio di un componente

Questo paragrafo è stato modificato per specificare che i componenti di cui al paragrafo 21A.307(b) non sono idonei per il rilascio di un modello 1 AESA a seguito della manutenzione.

M.A.614 Registrazione dei lavori di manutenzione

Il paragrafo (b) è stato modificato per renderlo compatibile con i dati utilizzati per le modifiche standard e per le riparazioni standard che non seguono il processo di approvazione di cui alla parte 21.

M.A.710 Revisione dell'aeronavigabilità

La formulazione del paragrafo (a), punto (6), è stata modificata per garantire la coerenza con il concetto di modifiche standard e riparazioni standard.

M.A.802 Certificato di riammissione in servizio di un componente

Questo paragrafo è stato modificato per specificare che i componenti di cui al paragrafo 21A.307(b) non sono idonei per il rilascio di un modello 1 AESA a seguito della manutenzione.

M.A.902 Validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità

La formulazione del paragrafo (b), punto (5), è stata modificata per garantire la coerenza con il concetto di modifiche standard e riparazioni standard.

23. Parte 145

145.A.42 Idoneità dei componenti

Il paragrafo (a) è stato modificato per includere i componenti di cui al paragrafo 21A.307(c) e le condizioni affinché questi componenti possono essere installati.

145.A.50 Certificato della manutenzione

Questo paragrafo è stato modificato per specificare che i componenti di cui al paragrafo 21A.307(b) non sono idonei per il rilascio di un modello 1 AESA a seguito della manutenzione.

145.A.55 Registrazione dei lavori di manutenzione

Il paragrafo (b) è stato modificato per renderlo compatibile con i dati utilizzati per le modifiche standard e per le riparazioni standard.

145.A.65 Politica di sicurezza e qualità, procedure di manutenzione e sistema qualità

La formulazione del paragrafo (b) è stata modificata per garantire la coerenza con il concetto di modifiche standard e riparazioni standard.

Colonia, 18 marzo 2011

P. GOUDOU
Direttore esecutivo

ALLEGATO: reazioni al CRD 2008-07

(1) Una persona fisica ha presentato le osservazioni seguenti.

- Sfortunatamente il “concetto per un regolamento migliore” iniziale ha comportato solamente delle modifiche alle attuali regole della parte 21. Queste proposte hanno i loro meriti ma non salveranno l'aviazione generale. È indicato che un sistema nazionale meno burocratico come la “deutsche Luftrecht” o l'estensione dell'allegato II a 2 000 kg di peso massimo al decollo (MTOW) avrebbero fornito una migliore regolamentazione nel campo dell'aviazione generale.

Risposta: L'Agenzia ha reso noto nel CRD che è chiaro che le modifiche proposte nella parte 21 non forniranno la soluzione definitiva. Verrà quindi dato il via a un seguito per rivedere le opzioni per le quali sarebbero necessarie modifiche al regolamento di base. Queste modifiche potrebbero assumere la direzione indicata nella reazione. Una modifica al livello del regolamento di base necessiterà probabilmente di parecchio tempo.

- Il concetto attuale di norme separate per la progettazione, la produzione, il rilascio di licenze, la manutenzione e le operazioni non viene considerato appropriato per l'aviazione generale. Tale concetto rende le norme incomprensibili e troppo pesanti per gli individui e per le organizzazioni coinvolte nell'aviazione generale. Come mai non è possibile redigere regole apposite per l'aviazione generale mentre è invece possibile introdurre nuove norme tecniche per classi di peso specifiche?

Risposta: La conseguenza della modifica proposta all'interno del regolamento di base attuale è che i principi non possono essere modificati. Pertanto, le norme separate per l'approvazione e per la produzione restano in vigore.

- **I diritti e gli oneri** sono ancora applicabili e sono troppo elevati per le organizzazioni dell'aviazione generale. Viene proposto di utilizzare il finanziamento basato su piccoli importi provenienti dai biglietti aerei – lo stesso sistema utilizzato negli Stati Uniti. Tale sistema assicurerà il finanziamento del sistema AESA senza un incremento significativo del prezzo dei biglietti aerei.

Risposta: L'Agenzia inoltrerà il suggerimento alla Commissione per le opportune considerazioni.

- **Dimostrazione di conformità operativa per la progettazione.** L'introduzione del “Programma di certificazione” viene considerato come un miglioramento, sempre che venga mantenuto al minimo. Anche l'AP-DOA era inizialmente un sistema relativamente meno burocratico ma alcune volte viene implementato in un modo tale da renderlo inappropriato per progetti di piccole dimensioni. Viene anche suggerito di creare una “Approvazione alla progettazione” per un individuo invece che per una DOA rappresentata da un'organizzazione.

Risposta: L'Agenzia riconosce il fatto che l'implementazione attuale dei requisiti per l'impresa di progettazione potrebbe rivelarsi troppo impegnativa per un'organizzazione dell'aviazione generale. L'Agenzia propone dunque nel CRD 2008-07 di sviluppare dei metodi accettabili di rispondenza (AMC) per l'approvazione DOA che faciliterebbero le procedure per dimostrare conformità. Il beneficio sarebbe quello di fornire privilegi pieni alle imprese di progettazione approvate. Il suggerimento di una “Approvazione alla progettazione” per un individuo non è stato considerato in questa fase in quanto l'approccio AESA è quello delle approvazioni per le imprese.

- **Parti che non necessitano un modello 1 AESA.** Questo è ritenuto uno sviluppo positivo.

Domanda: Per quale motivo viene richiesta una approvazione per l'installazione di apparecchiature omologate quando vengono anche incluse le istruzioni per l'installazione? Il processo dell'approvazione dell'installazione e i costi stanno ostacolando l'implementazione di attrezzature moderne quali il FLARM che potrebbero migliorare la sicurezza. Quanti incidenti sono causati oggi giorno da cause tecniche?

Risposta: L'Agenzia ringrazia il commentatore per il suo supporto alla proposta. Siamo d'accordo sul fatto che l'installazione delle "modifiche standard" dovrebbe essere semplificata per l'aviazione generale. Questo è il motivo per il quale ciò è incluso in questa proposta (fare riferimento al paragrafo successivo). L'Agenzia è d'accordo sul fatto che la maggior parte degli incidenti riguardanti l'aviazione generale sono collegati a cause operative.

- **Modifiche e riparazioni standard.** In linea di principio questo concetto viene supportato. Tuttavia, la procedura sembra risultare in una soluzione burocratica. Il FAA AC 43-13 è un documento pragmatico e non viene supportata la necessità di nuove specifiche di certificazione (CS).

Risposta: L'Agenzia propone l'introduzione di nuove specifiche di certificazione (CS) che includano le modifiche e riparazioni standard con un contenuto che utilizzi i dati del FAA AC 43-13. Lo stato giuridico non è comunque come per la FAA Advisory Circular in quanto le CS conterranno una descrizione dettagliata delle riparazioni e delle modifiche che non richiedono un processo di approvazione. Il processo per la preparazione e il rilascio di queste CS potrebbe sembrare burocratico; tuttavia, questo permette all'Agenzia di pubblicare delle progettazioni approvate all'interno della sfera di competenza dell'Agenzia che possono essere implementate senza la necessità di un'approvazione per ogni singola riparazione o modifica standard.

(2) La British Gliding Association e la European Gliding Union hanno fornito delle reazioni identiche:

Modifiche e riparazioni standard. La parte 21, anche se modificata per gli aeromobili sportivi leggeri, assume il punto di vista legale semplicistico in base al quale OGNI modifica a un aeromobile, per quanto piccola possa essere, rappresenta un impatto sull'omologazione sulla quale si basa l'aeronavigabilità dell'aeromobile. L'intero processo, inclusa l'approvazione DOA, viene applicato al caso di equipaggiamento sportivo, il che è costoso e inappropriato se si considerano le assolutamente minime implicazioni sulla sicurezza. Il provvedimento offerto nell'NPA attraverso le specifiche di certificazione (CS) proposte – Riparazioni e modificazioni standard è ben accetto, ma potrebbe essere considerato insieme a dei provvedimenti aggiuntivi: per esempio

- o una ridefinizione all'interno degli ELA che permetta l'esecuzione di una classe limitata e definita di modifiche a discrezione del proprietario, il responsabile della manutenzione, un'associazione locale o la NAA.
- o Libertà più ampie all'interno della parte 21 – soprattutto attraverso la guida degli AMC.
- o Fornitura di guida aggiuntiva e più appropriata alle NAA attraverso norme del consiglio di amministrazione (MB) nella parte 21.
- o Una opzione minimalista su una nuova accreditazione dell'approvazione DOA per integrare queste modifiche in un modo economico e proporzionato.
- o Un riconoscimento del fatto che questa attività è infatti più appropriata per "l'aeronavigabilità continua" secondo la parte M e che i privilegi di una impresa di cui alla parte M potrebbero essere considerati in questi casi accettabili.
- o L'adozione in blocco degli elementi esplicativi ancora esistenti nelle nuove specifiche di certificazione (CS) – Riparazioni e modifiche standard

La preoccupazione principale rimane quella del più basso livello di cambiamenti da cui scaturisce un'azione di modifica. Allo stato attuale una modifica di minore entità è richiesta anche per un riposizionamento di uno strumento all'interno del suo pannello. La definizione vera e propria del livello al quale una "installazione rivista" giustifica lo status di modifica di entità "minore" rimane in discussione.

Risposta: L'Agenzia riconosce che la proposta di modifica della parte 21 e l'introduzione di nuove specifiche di certificazione (CS) per le modifiche e riparazioni standard hanno le loro restrizioni in quanto si resta nel principio dell'approvazione di tutte le modifiche. Ciò, tuttavia, è dovuto al regolamento di base attuale. La fase 2 per "una migliore regolamentazione per l'aviazione generale", inclusa nell'iter BR.010, si propone di esplorare le possibilità proposte dal commentatore. D'altra parte la proposta di modifica alla parte 21 e l'introduzione delle modifiche e riparazioni standard rappresentano uno strumento che, nel campo delle modifiche richiedenti approvazione, viene considerato come supporto all'introduzione comune e standardizzata delle modifiche in un processo meno gravoso.

Dimostrazione della competenza per l'approvazione (DOA, POA e DOA/POA). La suddivisione in termini di regolamentazione delle categorie per la progettazione, l'aeronavigabilità iniziale, l'aeronavigabilità continua, riparazioni e manutenzione ha portato a una molteplicità di approvazioni le quali, pur essendo adatte a velivoli e imprese di grandi dimensioni, è completamente inadeguata per associazioni, PMI e imprese artigianali per l'aviazione sportiva e generale. L'NPA propone i seguenti provvedimenti che non riescono a soddisfare le necessità semplicistiche di base e che invece sono orientati a molteplici linee d'azione.

Programma di certificazione personalizzato – Questo concetto sembra permettere ai progettisti di preparare prima il progetto per poi ottenere, auspicabilmente, l'approvazione retrospettiva una volta che viene raggiunto un adeguato progresso e livello di confidenza. Questa flessibilità sembra cambiare soltanto l'ordine con cui le applicazioni vengono svolte per l'approvazione, senza alcun impatto sul carico di lavoro generale. Purtroppo il "concetto alternativo" non viene mantenuto per le modifiche ai certificati di omologazione.

Dimostrazione della competenza per la produzione. Il CRD contiene punti generali sulla "semplificazione" del processo senza alcune semplificazioni specifiche.

Risposta: Non ci sono delle semplificazioni alla normativa per l'approvazione POA. Tuttavia, l'Agenzia preparerà degli AMC per facilitare le procedure per dimostrare conformità per ELA 1 ed ELA 2.

DOA/POA combinate. Questa è la soluzione più promettente tra tutti questi provvedimenti di "Dimostrazione di conformità operativa". Il valore di questa soluzione potrebbe però facilmente perdersi tra l'AESA e una NAA che non collabora. Come verranno organizzati i ruoli della NAA e dell'AESA nel processo "semplificato"?

Si nota che molte imprese europee di alianti che erano state accreditate precedentemente con piena approvazione a livello nazionale, non sono poi riuscite a ottenere l'approvazione di cui alla parte 21, presumibilmente a causa della complessità e del costo del sistema di cui alla parte 21. Potrebbe essere il caso che una o più delle opzioni di cui sopra potrebbe accelerare il loro processo di approvazione? Dal punto di vista di una associazione sportiva, riteniamo che il processo delle DOA/POA combinate sia la soluzione più probabile.

Risposta: L'idea dietro il programma di certificazione è di permettere l'omologazione senza la necessità per una DOA o AP-DOA per ELA1. Si riconosce che questo dapprima semplificherebbe soltanto l'omologazione iniziale e non fornirebbe i privilegi DOA che potrebbero ridurre l'onere per il continuo supporto dell'omologazione (TC). Questo è il motivo per cui sono stati sviluppati degli AMC semplificati per ottenere la DOA.

Osservazione: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

Parti senza il modello 1. La proposta nel CRD di ridurre il campo di applicazione delle parti che non richiedono un modello 1 AESA per la riammissione non è adeguatamente giustificata. La necessità dichiarata di sviluppare un regolamento che abbia punti in comune con l'aviazione commerciale non è né logico né ragionevole.

La creazione di parti di ricambio appropriate della cellula e strutture di supporto locali da materie prime di origine controllata, è anche più che adeguatamente controllata dai manutentori qualificati dell'aeromobile di cui alla parte M e dai funzionari responsabili CA. L'adeguata conservazione della documentazione in fogli di lavoro e registri delle operazioni di manutenzione, in merito all'origine di strumenti qualificati dal punto di vista commerciale e la creazione di parti della cellula di entità minore conformemente alle raccomandazioni dei produttori, esiste già sotto la parte M ed è pienamente adeguata ai requisiti di sicurezza di questo settore, o in rari casi per il ritorno di un aeromobile all'attività commerciale.

La creazione di una norma che sia proporzionata all'aviazione sportiva/generale dipende interamente dall'implementazione dettagliata di questi elementi esplicativi e dal campo di applicazione di tali libertà.

Risposta: La proposta per le parti senza un modello 1 AESA va oltre il campo di applicazione delle parti prodotte per la manutenzione. Il campo di applicazione è aperto a tutte le parti con l'eccezione per le parti e pertinenze a vita limitata, parti della struttura primaria e parti dei comandi di volo. Questa limitazione al campo di applicazione viene introdotta per controllare i rischi di sicurezza e per permettere quindi l'uso in attività commerciali.

Enti qualificati (QE). L'inclusione dell'opportunità per ruoli di QE per piccole/medie imprese e Associazioni sportive rappresenta uno sviluppo importante, che potrebbe potenzialmente ridurre le spese fisse amministrative ed è quindi ben accetta. Si teme che la complessità dal punto di vista della regolamentazione e la possibile mancanza di dedizione al livello di consiglio di amministrazione possa offuscare i benefici di un QE, che è pienamente utile al movimento dell'aviazione sportiva/generale, in generale, e ai richiedenti in modo particolare. L'ente qualificato dovrebbe essere in grado di permettere una libertà massima sui ruoli scelti e dovrebbe interagire solamente con una controparte dal punto di vista delle autorità. La fattibilità commerciale dell'operazione dell'ente qualificato va considerata con attenzione.

Risposta: Riconosciamo l'incertezza in merito al processo dell'ente qualificato per l'Agenzia e proponiamo quindi gli AMC semplificati per la struttura attuale di regolamentazione della DOA.

I requisiti per le autorità futuri AR GEN.205 (fare riferimento al CRD relativo all'NPA 2008-22(b) e 2009-02(d) pubblicato il 4 ottobre 2010) dovrebbero definire come le autorità competenti possono utilizzare l'ente qualificato. Ciò dovrebbe diventare applicabile alla POA quando le norme applicabili dalla parte 21 saranno trasposte nella parte AR. Il parere a questo riguardo è previsto per il 2013. (Fare riferimento all'iter normativo MDM.060)

(3) CAA NL:

(Pagina 6, voce 1) Viene posto in dubbio che la proposta di limitare gli aeromobili attraverso le norme operative a quelle limitazioni che sono incluse nel TCDS sia fattibile senza un enorme cumulo di TCDS di modifica di aeromobili certificati precedenti all'AESA. Un certo numero di TCDS non indicherà specificatamente le limitazioni di applicabilità dal codice di aeronavigabilità.

Risposta: Si ritiene che ci sia un malinteso per quanto riguarda le intenzioni del CRD. Essendo stato previsto che il rilascio dell'omologazione per i motori e le eliche potesse risultare troppo restrittivo, il gruppo ha proposto come soluzione l'utilizzo di RTC. A quel tempo erano emerse delle preoccupazioni sul fatto che un RTC potesse limitare l'utilizzo operativo ai voli non commerciali. I progetti delle norme operative prevedono che l'aeromobile necessiti di un CofA o di un CofA ristretto e non mettono alcuna limitazione generica all'operazione con l'esclusione di

quelle incluse nella sua scheda tecnica. Pertanto, l'utilizzo di RTC non avrebbe alcuna conseguenza. Non è prevista una modifica retroattiva di TCDS esistenti.

CS-VLA. Si suggerisce di modificare il CS-VLA a 900 kg, in modo conforme al CS-22.

Risposta: Questo commento verrà considerato nell'iter normativo specifico VLA.008.

(Pagina 11) Non siamo d'accordo sul fatto che un processo di certificazione ridotto e semplificato di parti di ricambio costruite amatorialmente sia accettabile su aeromobili utilizzati per il CAT.

Risposta: L'Agenzia rimane del parere che un livello adeguato di sicurezza venga mantenuto, tenendo conto del fatto che queste parti non sono struttura primaria, comandi di volo o componenti a vita limitata.

(Pagina 14 in alto) Non è chiaro come l'AESA possa operare come rappresentante dello Stato di progettazione per aeromobili progettati negli Stati Uniti senza un trasferimento formale di TC e responsabilità di progettazione negli occhi dell'ICAO.

Risposta: L'Agenzia necessita di esplorare ulteriormente la questione dello "Stato di progettazione" in quanto il campo di applicazione dell'US-LSA è fino a 600/650 kg e quindi questo RTC non sarebbe conforme all'ICAO in quanto il limite inferiore nell'allegato 8, parte 5, è di 750 kg e l'allegato 8 dell'ICAO tratta solamente con certificati di omologazione.

Il CAA-NL ha i seguenti commenti sul testo risultante della parte 21:

21A.98 Modifiche standard Secondo il paragrafo (a) attuale, gli alianti e i motoalianti con una MTOM > 2 000 kg non sono in grado di utilizzare le modifiche standard, mentre invece gli aeromobili CS-23 possono utilizzarle fino a una MTOM < 5 700 kg. Sembra logico non introdurre questa possibilità per tutti gli alianti e motoalianti sotto le 5,7 tonnellate.

Testo suggerito:

Applicabilità: Questo paragrafo è applicabile solamente ad aeromobili con una massa massima al decollo (MTOM) inferiore a 5 700 kg, elicotteri con una MTOM inferiore a 3 175 kg, alianti e motoalianti con una MTOM inferiore a 5 700 kg e aerostati e dirigibili così come definiti al paragrafo 21A.14(b) o 21A.14(c).

Risposta: L'Agenzia non anticipa modifiche standard applicabili a tali alianti e motoalianti che vanno ben oltre le progettazioni di alianti attuali.

21A.307 Messa in servizio di parti e pertinenze per l'installazione.

La proposta di modifica al campo di applicazione delle parti senza un modello 1 AESA non viene riflessa nel testo risultante del paragrafo 21A.307(b) e (c).

Risposta: Accettato. Il paragrafo (c) è stato lasciato per sbaglio e verrà cancellato.

21A.353 Ammissibilità

Le frasi dei paragrafi (b)5 e (b)6 non sono chiare.

Testo suggerito:

(b) Per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione, il richiedente deve possedere o aver fatto richiesta per:

5. per un determinato ambito di attività, l'approvazione ai sensi del presente capitolo testimonierebbe la conformità a uno specifico progetto. Cancellare il punto 6.

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non

porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.359 Sistema di assicurazione qualità del progetto

(a) Il sistema di assicurazione qualità del progetto dovrebbe essere un sistema **documentato**. Inserire la dicitura "documentato" prima di sistema di assicurazione qualità del progetto nella prima frase.

(a)2. Le responsabilità da soddisfare dovrebbero essere in conformità a quanto prescritto in questa **parte**, così come devono essere soddisfatte quelle del titolare della progettazione, 21A.3 ecc. Sostituire capitolo con parte.

(b) Il testo per il rilascio di una dichiarazione di conformità all'Agenzia dovrebbe essere incluso qui in quanto è indicato al paragrafo 21A.239(b). Questa dichiarazione viene richiesta ai paragrafi 21A.381(b) e 21A.385(d).

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.361 Sistema qualità della produzione

(a) Il sistema qualità dovrebbe essere un sistema documentato. Inserire la dicitura "documentato" prima di sistema qualità nella prima frase.

(b)(ix) Questo paragrafo può essere cancellato in quanto l'impresa approvata è il richiedente o il titolare della progettazione.

(b) ultima frase: qui c'è solo un riferimento alle parti a vita limitata mentre il paragrafo 21A.307 fornisce un trattamento speciale anche alle parti della struttura primaria o comandi di volo, che vengono di solito definite come parti critiche.

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.363 Manuale d'impresa

Per tutti i paragrafi: per consistenza e chiarezza, includere dei riferimenti ai paragrafi del punto 21A.365, in modo analogo al punto 21A.143.

(a)11. Una descrizione della revisione organizzativa e sistema **"qualità"** e relative procedure. Inserire la dicitura "qualità". Come specificato al paragrafo 4 a pagina 8 del documento, la proposta di riduzione per la parte dell'approvazione relativa alla produzione non è stata mantenuta e un sistema qualità è richiesto anche nel paragrafo 21A.361.

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.365 Requisiti per l'approvazione

(c)2. Sostituire capitolo con parte, in quanto l'impresa deve continuare a operare ai sensi di tutti i requisiti della parte 21.

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.367 Modifiche all'impresa approvata

(a) A seguito del rilascio dell'approvazione dell'impresa, ogni modifica all'impresa, in particolare modifiche al sistema di assicurazione qualità del progetto o revisione organizzativa **e Sistemi qualità**. Inserire la dicitura "e qualità"; per le motivazioni fare riferimento al paragrafo 21A.363(b)11.

Inserire il testo del paragrafo 21A.147(b), in quanto la CA o l'Agenzia potrebbero voler utilizzare questa possibilità durante le modifiche dell'organizzazione.

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.381 Privilegi di progettazione

Le frasi dei punti (c)4 e 5 non sono chiare.

Il punto (c)6 non è in linea con il paragrafo 21A.710(a). Il testo dovrebbe essere modificato in linea con il paragrafo 21A.263(c)6 e 7.

(d) Questa parte può essere cancellata in quanto ciò viene trattato al paragrafo 21A.47.

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.383 Privilegi di produzione

(c) Il riferimento al paragrafo 21A.307 dovrebbe essere cancellato come per il paragrafo 21A.163(c).

(e) Questo punto dovrebbe anche includere i privilegi per rilasciare un PtF. Il testo dovrebbe essere modificato in linea con il paragrafo 21A.163(e). Ciò innesca anche una modifica al paragrafo 21A.711 per includere un riferimento a questo paragrafo.

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.385 Obblighi del titolare

(j)1 Si richiede di cambiare la parte iniziale con: "Il sistema di cui al punto (i) dovrebbe includere tutti i casi in cui Dal momento che l'impresa è sia il titolare della progettazione e l'impresa di produzione, questa è una questione interna.

(j)2 da "Dove il titolare della ... combinata....." questo non può essere il caso in quanto questa approvazione è idonea soltanto per le organizzazioni titolari, o che hanno fatto richiesta, dell'approvazione alla progettazione. Si richiede di cancellare il testo.

(k) si prega di cancellare, impossibile.

(n) il riferimento al paragrafo 21A383(f) è incorretto, il punto (f) non esiste.

(o) si prega di inserire il testo corrente del paragrafo 21A165(k). Ciò è necessario prima che possa essere rilasciato un PtF.

Risposta: L'Agenzia ha raggiunto la conclusione dalle reazioni al CRD e dalle reazioni alla consultazione interna a questo parere che il nuovo capitolo L per l'approvazione combinata di un'impresa per la progettazione e produzione deve essere revocato. Si è concluso che ciò non porterebbe benefici. La possibilità di rilasciare approvazioni POA e DOA da parte dell'Agenzia esisterebbe già se gli Stati membri applicassero l'articolo 20(2)(b)(ii) del regolamento di base.

21A.436 Riparazioni standard

Fare riferimento ai commenti relativi al paragrafo 21A.98.

Risposta: Rifiutato. Fare riferimento alla risposta relativa al paragrafo 21A.98.

21A.711(b) e (c)

Dovrebbe essere introdotto un riferimento ai paragrafi 21A.381 e 21A.385.

Risposta: L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L. Il commento quindi non è più pertinente.

(4) DGAC Francia

Durante la parte iniziale dell'esercizio, DGAC Francia ha fornito un forte supporto al progetto ELA. La DGAC Francia è lieta di aver letto il CRD 2008-07 parte I e appoggia le proposte AESA.

L'intera comunità dell'aviazione generale è in attesa dell'ELA. Dal momento che alcuni programmi ELA sono già cominciati, la norma, la procedura di certificazione e gli AMC sono necessari il prima possibile per assicurare la fattibilità di questi programmi e la standardizzazione in Europa.

Risposta: L'Agenzia ringrazia la DGAC Francia per il supporto fornito. La DGAC Francia ha fornito una lista di azioni che necessitano di essere concluse, che verrà utilizzata per organizzare il prosieguo dell'MDM.032 e BR.010.

A pagina 5 di 28 viene indicato che il TCH deve presentare domanda per il regime ELA. Siamo d'accordo per i nuovi prodotti, ma in merito ai prodotti usati, il proprietario dell'aeromobile dovrebbe avere la possibilità di usare la normativa ELA.

Risposta: Questa osservazione è corretta e la formulazione proposta alla parte 21 non limiterebbe l'applicabilità soltanto ai nuovi aeromobili o al TCH.

Condizioni tecniche per motori ed eliche

Vengono indicati a pagina 5 di 28, al punto (a) 2, ma non esistono. Per motivi di standardizzazione devono essere pubblicati dall'AESA.

Risposta: Accettato. Nel campo di applicazione della fase 2, questi requisiti tecnici dovranno essere specificati e pubblicati. Alla data odierna esistono solamente per gli alianti e i VLA nei codici di aeronavigabilità corrispondenti. (Capitoli H e J del CS-22 e riferimento a questi capitoli nel CS-VLA).

Armonizzazione CS-VLA/CS-22

Limiti diversi di peso massimo per CS-VLA e CS-22 vengono indicati a pagina 6 di 28 e a pagina 7 di 28, punti (b) 2 (2d e quarto punto). Questi limiti devono essere armonizzati a 900 kg.

Risposta: Questo commento verrà affrontato nell'iter normativo specifico.

(5) European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft (EFLEVA)

EFLEVA indica che le rimane difficile commentare al CRD parte I senza i commenti dettagliati.

EFLEVA è d'accordo con la fase 2, l'iter BR.010, sebbene sia molto tardi.

EFLEVA è d'accordo che un TC non sia richiesto per i motori e le eliche per certi aeromobili ELA.

EFLEVA è d'accordo e accoglie favorevolmente la proposta di aumentare il limite superiore dell'ELA1 a 1 200 kg.

EFLEVA fornisce supporto all'introduzione di queste nuove CS e alle revisioni delle CS esistenti. Viene comunque ribadito che l'industria ha bisogno che queste CS vengano rilasciate il prima possibile.

EFLEVA accoglie favorevolmente il suggerimento dell'Agenzia di permettere metodi di rispondenza semplificati al capitolo J della parte 21, in quanto ciò limiterà il coinvolgimento richiesto dell'Agenzia nelle approvazioni di modifiche e riparazioni e quindi aiuterà a limitare l'onere.

EFLEVA è d'accordo con il concetto della certificazione combinata DOA/POA se ciò porterà alla riduzione dell'onere sulle piccole imprese di progettazione / produzione.

EFLEVA fornisce supporto al concetto di allocare dei specifici compiti di certificazione agli enti qualificati. Tuttavia, EFLEVA è preoccupata del fatto che il processo della comunicazione di gare d'appalto sul sito dell'AESA non sia adeguato e sono richiesti ulteriori mezzi di comunicazione per notificare i possibili partecipanti.

EFLEVA fornisce supporto all'intenzione dell'Agenzia di armonizzare il regolamento con gli Stati Uniti sui requisiti dell'aeronavigabilità iniziale per i velivoli sportivi leggeri. Tuttavia, le proposte nel CRD mostrano che la procedura per poter esportare aeromobili europei negli Stati Uniti è relativamente semplice, mentre gli aeromobili dagli Stati Uniti richiederebbero dei requisiti di certificazione aggiuntivi al momento dell'esportazione in Europa. Ciò causerà spese aggiuntive ai produttori americani e una barriera inutile alle vendite di aeromobili americani nell'UE.

EFLEVA accoglie favorevolmente la proposta di introdurre nuove specifiche di certificazione (CS) per modifiche e riparazioni standard sulla base dell'(AC)43-13. Anche in questo caso EFLEVA richiederebbe all'Agenzia di introdurre queste CS il più velocemente possibile, in quanto ciò aiuterebbe a ridurre/eliminare i costi di approvazione per le modifiche e riparazioni.

Risposta: L'Agenzia ringrazia il commentatore per il supporto fornito e ha proposto diversi iter (per esempio MDM.032(d) e BR.010) conformemente al piano normativo pubblicato. L'Agenzia, ove possibile, esplorerà metodi per accelerare questi iter.

(6) Produttori europei di alianti

I produttori europei di alianti sono delusi delle modifiche attuali proposte derivanti dall'iter MDM.032, il quale è durato troppo a lungo e non consegue l'obiettivo finale disperatamente richiesto dall'aviazione generale.

Viene ribadito che deve essere fatto qualcosa in merito al regolamento dei "Diritti e oneri" per l'aviazione generale, in quanto ciò è dannoso per l'aviazione generale stessa.

Dimostrazione di conformità operativa per la progettazione. Le opzioni attuali; programma di certificazione, procedure alternative alla DOA (APDOA) e alla DOA completa non vengono modificate da questa proposta e non forniscono quindi vantaggi all'industria. Una DOA completa viene considerata ancora come troppo onerosa e si propone quindi di fornire dei privilegi all'APDOA che forniranno l'incentivo per iniziare con l'APDOA per poi forse passare a una DOA completa.

Risposta: L'Agenzia riconosce il fatto che l'implementazione attuale dei requisiti per l'impresa di progettazione potrebbero risultare troppo onerosi per un'impresa dell'aviazione generale. L'Agenzia propone quindi nel CRD 2008-07 di sviluppare degli AMC per le DOA che faciliterebbero

le procedure per dimostrare conformità. Il beneficio sarebbe quello di fornire privilegi pieni alle imprese di progettazione approvate.

Modifiche e riparazioni standard. Siamo d'accordo sull'introduzione delle Modifiche e riparazioni standard ma non si capisce il bisogno di nuove CS. L'introduzione dovrebbe avvenire il prima possibile e dovrebbe essere pragmatica. I produttori europei di alianti offrono il loro sostegno per questo lavoro.

Risposta: L'Agenzia propone l'introduzione di nuove CS che includano le modifiche e riparazioni standard con un contenuto che utilizzi i dati del FAA AC 43-13. Lo stato giuridico non è comunque come per la FAA Advisory Circular in quanto le CS conterranno una descrizione dettagliata delle riparazioni e delle modifiche che non richiedono un processo di approvazione. Il processo per la preparazione e il rilascio di queste CS potrebbe sembrare burocratico; tuttavia, questo permette all'Agenzia di pubblicare delle progettazioni approvate all'interno della sfera di competenza dell'Agenzia che possono essere implementate senza la necessità di un'approvazione per ogni singola riparazione o modifica standard. Si ritiene che ciò possa fornire un'implementazione più semplice.

Modifiche al CS-LSA. Viene dato supporto all'introduzione di CS specifiche basate sugli standard ASTM per gli aeromobili LSA. Dovrebbe essere possibile applicare con chiarezza questo nuovo codice a questi aeromobili e non creare ambiguità in merito all'applicabilità di altri codici di aeronavigabilità esistenti come CS-VLA o CS-22.

Risposta: CS-LSA è applicabile solamente agli aeroplani e quindi non applicabile agli alianti. Gli alianti LSA sono degli aeroplani motorizzati che hanno forse delle buone caratteristiche di planata ma che non sono progettati per quegli scopi.

Enti qualificati. Un reclamo centrale e importante dei produttori di alianti è la mancanza di personale all'interno dell'AESA e accreditato dalle NAA che abbia una conoscenza intensa dell'aviazione di piccole dimensioni.

Molto spesso i problemi dei produttori nella nostra comunità non hanno origine da una regolamentazione sbagliata, ma dall'applicazione erronea dei regolamenti. Gli enti qualificati sono visti come una soluzione possibile a questa mancanza di attitudine e conoscenza specifiche per l'aviazione di piccole dimensioni. I requisiti per gli enti qualificati dovrebbero essere i seguenti:

- l'impresa deve avere esperienza / background nell'aviazione di piccole dimensioni
- se richiesto, la lingua deve essere la stessa della lingua madre del richiedente
- l'evoluzione verso un numero maggiore di documenti cartacei e processi amministrativi deve essere invertito
- si deve lavorare contro la separazione di compiti ed approvazioni
- idealmente, l'impresa potrebbe supervisionare tutti i prodotti e le organizzazioni all'interno della stessa impresa
- se possibile, il richiedente dovrebbe avere il diritto di scegliere dove vengono svolti questi compiti
- non da ultimo: deve essere accessibile se paragonato ai prezzi tipici dei prodotti

Risposta: Riconosciamo l'incertezza in merito al processo dell'ente qualificato per l'Agenzia e proponiamo quindi gli AMC semplificati per la struttura attuale di regolamentazione della DOA come soluzione veloce. I requisiti così come descritti sopra sono simili alla logica utilizzata nell'NPA ed evidenziano i possibili benefici dell'utilizzo degli enti qualificati.

Parti senza un modello 1. I produttori accoglierebbero favorevolmente l'ulteriore flessibilità legata a questo concetto ma questo è fortemente dipendente dagli AMC che dettagliano come

viene mostrata la conformità con i dati approvati. I produttori europei di alianti offrono supporto per lo sviluppo di questi AMC.

Risposta: Viene apprezzata l'offerta di supporto all'Agenzia.

Un aliante non è un aeroplano. I produttori di alianti sono del parere che deve essere inclusa in questo parere una spiegazione del fatto che un aliante non è un aeroplano e quindi non è un "aeromobile complesso a motore" invece di cambiare la definizione nel regolamento di base.

Risposta: Siamo d'accordo sulla possibilità di questa interpretazione per gli alianti con motore a reazione e considereremo una chiarificazione alla parte 21 con degli AMC. (Fare riferimento all'iter MDM.032(d)).

TC per aeromobili senza un motore e/o TC per eliche. Siamo d'accordo con l'opzione per un TC limitato, mentre dovrebbe essere possibile ottenere un TC completo per alianti con motori non certificati ed eliche. Ciò promuoverebbe lo sviluppo di propulsioni più efficienti e meno rumorose.

Risposta: Questo verrà preso in considerazione come parte dell'iter BR.010.

(7) FAA

L'FAA ha analizzato il CRD e non ha alcun commento.

Risposta: Preso nota.

(8) Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)

Parti senza un modello 1. La possibilità per aeromobili ELA1 dovrebbe essere estesa ai club proprietari di alianti, non solo ai proprietari.

Risposta: Un'interpretazione simile a quella utilizzata nella parte M può essere introdotta negli AMC.

Enti qualificati. La FFVV intende diventare un QE per alianti con un campo di applicazione specifico quando ciò diventerà possibile. La FFVV ha delle preoccupazioni e delle idee specifiche riguardo all'implementazione che dovrebbe fornire supporto alla sicurezza e che ridurrebbe la burocrazia.

Risposta: Riconosciamo l'incertezza in merito al processo dell'ente qualificato per l'Agenzia e proponiamo quindi gli AMC semplificati per la struttura attuale di regolamentazione della DOA come soluzione veloce.

(9) Federal Office of Civil Aviation (FOCA), Svizzera

Enti qualificati. È richiesta una guida dettagliata e non ambigua riguardo le competenze richieste per svolgere attività di certificazione. In merito alla "conferma della funzione di conformità" (equivalente alla funzione CVE), le qualificazioni richieste e le responsabilità devono essere definite negli AMC/GM.

Risposta: Riconosciamo l'incertezza in merito al processo dell'ente qualificato per l'Agenzia e proponiamo quindi gli AMC semplificati per la struttura attuale di regolamentazione della DOA come soluzione veloce.

Modifiche al CS-LSA. Non si conoscono i contenuti precisi del CS-LSA; FOCA ha dei commenti dettagliati in merito agli standard ASTM a cui si fa riferimento nell'NPA che vengono forniti più dettagliatamente in questa reazione.

Risposta: Il CS-LSA si sviluppa sullo standard ASTM applicabile, completato dai requisiti e dagli AMC che assistono nel dimostrare conformità. Il CS-LSA fa parte del CRD 2008-07 parte II.

FOCA ha i seguenti commenti sul testo risultante della parte 21:

21A.14

a) Il testo attuale nella parte 21, paragrafo 21A.14(b) è "...elica a passo fisso o variabile".

Il testo cancellato nel CRD è "...elica a passo fisso o variabile"

In nuovo testo nel CRD è "...elica a passo fisso o variabile"

In testo nel CRD deve essere consistente con il testo corrente nella parte 21.

Risposta: Accettato. La modifica alla parte 21 introdotta dal regolamento di modifica 1194/2009 non è stata incorporata nel CRD.

b) I paragrafi proposti 21A.14(b) e 21A.14(c) specificano l'applicabilità ad aeroplani con una massa massima al decollo inferiore a 2 000 Kg / 1 200 Kg non classificati come "aeromobili a motore complessi". Tuttavia, sulla base dell'art. 3(j), gli aeroplani con una massa massima al decollo inferiore a 2 000 Kg / 1 200 Kg si qualificano automaticamente come aeromobili a motore non complessi. Viene proposto di rimuovere il testo "che non siano classificati come aeromobili a motore complessi" dai paragrafi 21A.14(b) e 21A.14(c)".

Risposta: Il riferimento agli aeromobili a motore complessi dovrebbe restare in quanto la propulsione a reazione è da sola sufficiente a qualificare un aeromobile come "complesso".

c) Il paragrafo 21A.14(c) proposto include:

7. un motore a cilindri;

9. un'elica

Questo è un rilassamento significativo del requisito corrente visto che sembra che la dimostrazione di conformità operativa per la certificazione di questi prodotti sarebbe limitata all'approvazione di un programma di certificazione, a prescindere, per esempio, dalla potenza del motore o dal tipo di costruzione dell'elica (sembra che un motore a cilindri possa essere certificato conformemente alle disposizioni del paragrafo 21A.14(c) e che possa poi essere installato su un aeromobile con una massa massima al decollo maggiore di 1 200 Kg). Riteniamo che ciò non sia adeguato e che l'applicabilità dei paragrafi 21A.14(c) 7. e 9. dovrebbe essere limitata.

Risposta: Accettato.

Paragrafi 21A.307 (b) e (c)

a) I paragrafi 21A.307 (b) e (c) sembrano contraddirsi: il testo dovrebbe essere cambiato o chiarito.

b) Il testo proposto specifica che il requisito è limitato ai casi "sotto la responsabilità del proprietario dell'aeromobile se installato nel suo aeromobile". Questa dichiarazione solleva varie domande.

Sorgono limitazioni imposte da questa condizione su chi è autorizzato a pilotare l'aeromobile?

Quale sarebbe il requisito applicabile per un aeromobile con una massa massima al decollo fino a 1 200 Kg utilizzato in una scuola di volo? Quello contenuto nel paragrafo 21A.307(a)?

Se sì, ciò è considerato non adeguato in quanto l'intento dovrebbe essere quello di avere dei mezzi per indicare che il prodotto "è stato fabbricato in conformità dei dati di progettazione approvati ed è in condizioni idonee a garantire la sicurezza di funzionamento" senza imporre i prerequisiti onerosi per il rilascio di un modello 1 AESA.

Il paragrafo 21A.307 (c) proposto permetterebbe che ogni parte (incluse le parti e pertinenze a vita limitata, le parti della struttura primaria e le parti dei comandi di volo) sia "prodotta in conformità dei dati di progettazione approvati sotto la responsabilità del proprietario

dell'aeromobile quando viene installata nel suo aeromobile". Anche se si capisce l'intenzione di questo requisito, consideriamo che in questa forma esso vada oltre l'intenzione iniziale di fornire un livello di attenuazione. L'approccio proposto viene considerato sproporzionato visto che o si applica il paragrafo 21A.307(a) (che per alcuni casi fissa un requisito troppo elevato), oppure il paragrafo 21A.307(c) permette un livello di conformità molto basso basato sulla proposizione della "responsabilità del proprietario". Il rischio è quello di avere un sistema che sia corretto dal punto di vista legale (responsabilità del proprietario) ma che sia discutibile dal punto di vista della sicurezza: l'efficacia della revisione dell'aeronavigabilità in questo contesto, per ragioni di conformità, può essere questionata visto che, per esempio, la revisione può essere svolta un po' di tempo dopo che le parti sono state installate e che l'estensione della verifica durante la revisione è limitata.

Viene pertanto proposto:

— di definire attenuazioni al paragrafo 21A.307 (a) non limitate alle parti "prodotte in conformità dei dati di progettazione approvati sotto la responsabilità del proprietario dell'aeromobile quando vengono installate nel suo aeromobile";

— per le parti e pertinenze a vita limitata, le parti della struttura primaria e le parti dei comandi di volo "prodotte in conformità dei dati di progettazione approvati sotto la responsabilità del proprietario dell'aeromobile quando vengono installate nel suo aeromobile", l'Agenzia/ente qualificato deve essere coinvolto nella conformità. Viene proposto in questo contesto di adottare la definizione della FAA di Parte Prodotta dal Proprietario/Operatore come indicata in AC 20-62:

Un proprietario/operatore viene considerato come un produttore di una parte se ha partecipato alla fase di controllo della progettazione, della produzione o della qualità della parte. La partecipazione alla progettazione della parte può includere la supervisione della fase di produzione della parte o il fornire al produttore: i dati relativi alla progettazione, i materiali con i quali la parte verrà prodotta, i processi di fabbricazione, la metodologia di assemblaggio o le procedure per il controllo della qualità.

— Per gli apparati IFR le cui funzioni possono essere classificate come critiche (condizioni di avaria classificate come Pericolose o Catastrofiche), dovrebbe essere applicato lo stesso principio utilizzato per le parti e pertinenze a vita limitata, le parti della struttura primaria e le parti dei comandi di volo.

— Si potrebbe trarre vantaggio dalle approvazioni delle imprese nazionali di produzione/manutenzione, sempre che sia disponibile un sistema di garanzia della qualità del produttore (cfr. anche il paragrafo 21A.439) o possono essere concesse delle attenuazioni in caso di produzione in quantità limitata, sempre che dei dati approvati siano utilizzati per la produzione e che sia stabilita la conformità con i dati di progettazione approvati in un modo tale che sia accettabile dall'Agenzia/ente qualificato, che deve essere tenuto informato in merito al processo di produzione in modo tale da poter determinare un livello adeguato di coinvolgimento (per esempio la necessità di ispezioni di conformità).

— Il paragrafo 21A.307 deve tenere in considerazione le possibili attenuazioni applicabili agli aeromobili "orfani" (cfr. il commento aggiuntivo alla fine di questo documento).

Risposta: Il paragrafo 21A.307 è stato riformulato per mostrare più chiaramente le intenzioni. Non è accettabile cambiare la filosofia e definire il proprietario come il produttore della parte. È il proprietario colui il quale può considerare una parte senza un modello 1 AESA idonea per l'installazione, sempre che i criteri menzionati siano soddisfatti. Dovrebbe essere anche reso chiaro il fatto che ciò è soltanto possibile se le parti sono identificate e installate nel loro aeromobile.

In rispetto al punto sugli apparati IFR, un riferimento agli apparati richiesti dalla gestione operativa e dalla gestione del traffico aereo verrà considerato nell'iter normativo 21.026 "Nuove categorie di parti per le quali non è richiesto il modello 1" che comincerà agli inizi del 2011.

Modifiche standard

Si raccomanda di considerare anche gli elementi esplicativi contenuti nel FAA AC 23-27 "Sostituzione di parti e materiali per aeromobili d'epoca": questo è particolarmente utile per gli aeromobili "orfani".

Risposta: *Gli aeromobili d'epoca o storici non fanno parte del mandato dell'AESA. Gli aeromobili "orfani" non sono oggetto di questo NPA.*

Il CRD indica che "Le riparazioni e modifiche standard nelle CS sono perciò di fatto dati approvati che possono essere utilizzati da un'impresa di manutenzione conformemente con la parte M." Quale è il motivo per limitare l'utilizzo delle riparazioni standard alle "imprese di manutenzione"? L'intenzione dovrebbe essere quella di avere anche selezionato i compiti che possono essere svolti dai proprietari/piloti.

Risposta: *Siamo d'accordo che questa dichiarazione era troppo restrittiva. I requisiti della parte M e della parte 145 sono stati controllati e modificati (cfr. il progetto di modifica del regolamento n. 2042/2003 collegato a questo parere) dove necessario per mostrare che questi sono anche dati approvati e possono essere utilizzati conformemente con i requisiti della parte M o della parte 145.*

AFM/AFMS e ICA

Si ritiene che degli AMC/GM siano necessari per assicurare che sia raggiunto uno standard minimo sia per il rilascio iniziale sia per le revisioni. Dovrebbero essere fornite anche delle raccomandazioni per quanto riguarda la classificazione di modifiche AFM, in modo particolare per quei richiedenti che sceglieranno di mostrare la conformità con i paragrafi 21A.14(b) e (c). Dovrebbero essere fornite delle raccomandazioni anche per quanto riguarda i paragrafi 21A.381(c) 4 e 5.

Risposta: *Le istruzioni per l'aeronavigabilità continua (ICA) sono soggette a un iter specifico continuativo (MDM.056). Si noti che il parere 01/2010 ha introdotto per tutte le DOA la possibilità di approvare certe modifiche al manuale di volo (AFM). Degli elementi esplicativi per la classificazione delle modifiche al manuale di volo verranno pubblicati con una decisione derivante dall'NPA16-2006.*

21A.367(a)

Degli elementi esplicativi sono richiesti per definire in modo chiaro cosa deve essere considerato come una modifica significativa.

Risposta: *L'Agenzia ha deciso di ritirare la proposta del capitolo L. Il commento non è perciò più rilevante.*

21A.377(c)2

La durata concessa per il tempo necessario per l'azione di correzione non è in linea con il regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009.

Risposta: *L'Agenzia ha deciso di ritirare la proposta del capitolo L. Il commento non è perciò più rilevante.*

21A.381(d)

È necessario avere questo requisito? Non viene già trattato dai requisiti per il trasferimento TC/STC?

Risposta: L'Agenzia ha deciso di ritirare la proposta del capitolo L. Il commento non è perciò più rilevante.

21A.439 e 21A.441

Dovrebbero essere definite delle attenuazioni per le parti prodotte dai proprietari almeno per quei casi che ricadono nel campo di applicazione delle modifiche standard.

Risposta: Rifiutato. La produzione di parti e il rilascio di parti non sono collegate tra loro. Le parti accettabili senza un modello 1 AESA conformemente con il paragrafo 21A.307(b) o le parti facente parte di una riparazione o modifica standard non possono, per definizione, essere prodotte dal proprietario. I requisiti esistenti indicati nella parte M e nella parte 145 restano applicabili.

Aeromobili "orfani"

Anche se l'NPA non era originalmente inteso per trattare degli argomenti riguardanti gli aeromobili "orfani", si consiglia di sfruttare questo iter normativo per definire delle raccomandazioni specifiche per questi aeromobili. Alcune delle questioni che dovrebbero essere trattate includono:

— Raccomandazioni per identificare la sostituzione di parti e materiali (cfr. FAA AC 23-27 "Sostituzione di parti e materiali per aeromobili d'epoca");

— Le sostituzioni di parti/materiali possono essere state precedentemente approvate su aeromobili dello stesso tipo. Se l'installazione (e, dove applicabile, la produzione) viene completata in un modo consistente con un'approvazione precedente, queste approvazioni possono essere utilizzate come la base per l'approvazione su un aeromobile simile. Tuttavia, in questo caso, il richiedente deve disporre di tutti i dati relativi all'approvazione precedente, incluse tutte le istruzioni relative all'aeronavigabilità continua, o produrre tutti i dati mancanti attraverso il supporto di un ente riconosciuto (per esempio ente qualificato, DOA/ADOA ecc.). In alternativa l'Agenzia/ente qualificato può valutare la competenza del richiedente mediante una valutazione della conoscenza approfondita dei principi di progettazione del tipo di aeromobile da modificare o riparare.

— Le parti di ricambio conformi al TC sono difficili da trovare in primo luogo (quantità limitate, tempi di attesa lunghi, questioni di obsolescenza ecc.), per non menzionare le parti con un modello 1. Raccomandazioni relative all'installazione di parti vecchie e/o usate (parti ricostruite, revisionate o ricertificate). È importante notare che le parti nel TC possono essere obsolete e che potrebbero essere disponibili altre parti che sono tecnologicamente più avanzate e più affidabili.

Risposta: L'Agenzia ringrazia il commentatore per questa proposta ma ritiene che sia fuori del campo di applicazione di questo iter.

(10) Un soggetto individuale ha presentato le osservazioni seguenti:

21A.14(b) e (c)

Sorge il dubbio se gli alianti fino a 2 000 kg dovrebbero essere considerati nel paragrafo 21A.14(b). L'implementazione dell'opzione del programma di certificazione indicata al paragrafo 21A.14(c) desta delle preoccupazioni. Sono fortemente d'accordo con gli AMC semplificati per dimostrare la conformità all'approvazione DOA per ELA.

Risposta: Fare riferimento alla risposta al CAA-NL (paragrafo 21A.98) per alianti fino a 2 000 kg. Il programma di certificazione è stato introdotto con il parere 01/2010 come un requisito fondamentale per la certificazione (cfr. il paragrafo 21A.20): il paragrafo 21A.20 (b) considera chiaramente il programma come un documento di lavoro durante tutto il processo di certificazione. In aggiunta, nel caso specifico degli aeromobili a cui si fa riferimento nel paragrafo 21A.14 (c), il programma di certificazione deve essere approvato dall'Agenzia. L'Agenzia ringrazia il commentatore per il supporto fornito in merito agli AMC semplificati per la DOA.

Modifiche e riparazioni standard. Non si possono fornire commenti in quanto queste specifiche di certificazione (CS) non sono state ancora fornite.

Risposta: Il parere introduce il principio. Le specifiche di certificazione (CS) verranno sottoposte a consultazione con l'iter normativo MDM.048.

21A.112B Dimostrazione di conformità operativa. L'implementazione dell'opzione del programma di certificazione indicata al paragrafo 21A.112B desta delle preoccupazioni.

Risposta: Il programma di certificazione è stato introdotto con il parere 01/2010 come un requisito fondamentale per la certificazione (cfr. il paragrafo 21A.20): il paragrafo 21A.20 (b) considera chiaramente il programma come un documento di lavoro durante tutto il processo di certificazione. In aggiunta, nel caso specifico degli aeromobili a cui si fa riferimento nel paragrafo 21A.14 (c), il programma di certificazione deve essere approvato dall'Agenzia.

21A.307 Messa in servizio di parti e pertinenze per l'installazione. Il paragrafo (c) sembra rimuovere le limitazioni indicate al paragrafo (b). Non siamo d'accordo sulla differenza tra i requisiti per parti critiche per ELA 1 e ELA 2.

Risposta: Il paragrafo 21A.307 è stato riformulato e il paragrafo 21A.307(c) nel CRD era incorretto.

Inoltre, come nota generale, mi chiedo quanti proprietari di aeromobili sono in grado di prendersi la responsabilità della conformità di una parte o di una pertinenza con una progettazione approvata e quale sarebbe la convenienza di ciò se la parte è disponibile nel mercato.

Dov'è la semplificazione in questo caso?

Ritengo che la possibilità di limitare il rilascio di modelli 1 esiste senza ridurre il livello di sicurezza. Se si considera l'elevato numero di parti non critiche esistenti sia negli aeromobili ELA 1 ed ELA 2, per queste parti sarebbe sufficiente un semplice certificato di conformità rilasciato dal produttore (con DOA, ma anche con AP).

Se poi l'AESA desidera considerare il problema delle parti prodotte dal proprietario come un problema principalmente connesso con aeromobili vecchi e "orfani" per i quali è difficile trovare parti di ricambio, il mio consiglio consiste nel fare riferimento ai requisiti attuali delle FAA (FAR 21.303(a)(2) ecc.)

Risposta: Si ritiene che molti proprietari saranno in grado di prendersi questa "responsabilità". Un esempio è rappresentato dalle parti, come menzionato nella reazione, prodotte per un aeromobile dal fornitore originale che non ha una POA, con una dichiarazione di conformità. Queste parti non verrebbero rilasciate con un modello 1 AESA, ma costruite conformemente con i dati di progettazione approvati. Con la modifica proposta al paragrafo 21A.307, si ritiene che l'installazione con certe restrizioni al campo di applicazione non influenzi la sicurezza.

CAPITOLO L – L'approvazione combinata di imprese responsabili per la progettazione e la produzione di aeromobili definita ai paragrafi 21A.14(b) e (c)

I corrispondenti paragrafi della parte 21, capitoli G e J sono stati copiati nel capitolo L senza modifiche tecniche significative.

Un paio di paragrafi "amministrativi" con la spiegazione del paragrafo 5 del CRD sarebbero stati sufficienti, evitando incertezze su future modifiche a tal riguardo.

Anche con un certificato singolo, DOA e POA sono delle questioni differenti. L'insieme dei requisiti non rende l'iter più semplice.

Risposta: L'Agenzia è d'accordo che il capitolo L proposto non comporta delle differenze sostanziali ai requisiti individuali delle DOA e POA. Esiste anche già la possibilità nel regolamento di base, articolo 20(2)(b)(ii), di trasferire la responsabilità della POA all'Agenzia. Si conclude pertanto che

il capitolo L non fornisce benefici sufficienti e complica la normativa, come indicato in questa reazione. L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L.

21A.432B Dimostrazione di conformità operativa. Al punto (b) le procedure «che definiscano le specifiche prassi di progettazione, le risorse e la sequenza di attività necessarie a conformarsi al presente capitolo» dovrebbero essere ottenute da una approvazione dell'Agenzia.

Al punto (c) le procedure «che definiscano le specifiche prassi di progettazione, le risorse e la sequenza di attività necessarie a conformarsi alla presente parte ... » dovrebbero essere ottenute da una approvazione di un programma di certificazione.

Rimane difficile capire la differenza tra le procedure per ottenere lo stesso risultato e come ciò possa essere ottenuto con un solo programma di certificazione.

Risposta: Al punto (b), si fa riferimento a una APDOA (le procedure non sono specifiche alla riparazione in esame) mentre al punto (c) l'approvazione di un programma di certificazione è specifica per quella riparazione in esame.

21A.112B Dimostrazione di conformità operativa

Le stesse considerazioni di base del paragrafo 21A.14(c).

Risposta: Il programma di certificazione è stato introdotto con il parere 01/2010 come un requisito fondamentale per la certificazione (cfr. il paragrafo 21A.20): il paragrafo 21A.20 (b) considera chiaramente il programma come un documento di lavoro durante tutto il processo di certificazione. In aggiunta, nel caso specifico degli aeromobili a cui si fa riferimento nel paragrafo 21A.14 (c), il programma di certificazione deve essere approvato dall'Agenzia.

21A.710 Approvazione delle condizioni di volo

Il rilascio di un permesso di volo potrebbe anche interessare gli aeromobili per i quali non è stata mostrata alcuna conformità con la normativa e un richiedente la cui competenza potrebbe essere incerta.

Sarebbero accettate anche in queste condizioni le condizioni di volo in sicurezza senza delle ulteriori verifiche?

Risposta: L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L. Il commento non è quindi più rilevante.

(11 & 12) La Light Aircraft Association (LAA) della Repubblica ceca e la Light Aircraft Manufacturers Association Europe (LAMA EUROPE) hanno fornito delle reazioni simili. Il testo viene modificato per evitare delle duplicazioni, ove possibile.

Pagina frontale – La pubblicazione di questo CRD è incompleta e molto in ritardo.

LAA e LAMA non sono molto soddisfatte del modo in cui l'AESA ha trattato questo importantissimo NPA.

Il CRD è stato pubblicato DUE ANNI dopo la fine del periodo dedicato ai commenti relativo all'NPA 2008-07 originale!!! Anche il fatto che il CRD è stato pubblicato durante il periodo festivo non sembra giusto, specialmente visto il fatto che è stato pubblicato così in ritardo. Il problema con questa pubblicazione in ritardo è che ci si è quasi dimenticati di cosa trattasse...

Il tempo scorre veloce - in 2005 venne redatto il primo ToR per l'MDM032. Ci stiamo ora avvicinando alla fine del 2010 e cosa abbiamo? L'AESA ha ricevuto 843 commenti. Tuttavia, riteniamo che ciò non possa giustificare dei tempi così lunghi per preparare questo CRD.

Il fatto che il CRD sia diviso in due parti e soltanto la parte 1 è stata pubblicata prima della scadenza non è accettabile. Come possiamo fornire dei commenti in merito a una proposta così importante senza la possibilità di vedere la seconda parte?

Riteniamo che la seconda parte di questo CRD deve essere pubblicata immediatamente e la scadenza per i commenti relativi alla parte 1 deve essere di conseguenza prolungata.

Risposta: Il pubblicare un CRD diviso in due parti non è la prassi solita dell'Agenzia, ma ha il vantaggio di aiutare a recuperare parte del ritardo. Abbiamo prestato molta attenzione per fornire nella parte I del CRD una rappresentazione accurata dei commenti principali ricevuti e per aggiungere la bozza del parere risultante dalla nostra revisione di tutti i commenti. La parte I è quindi una base valida per richiedere delle reazioni sul parere ed è probabilmente un documento di più facile lettura delle 500 pagine della parte II del CRD.

La parte II è stata pubblicata e contiene il progetto del CS–LSA che verrà adottato dall'Agenzia agli inizi del 2011.

L'Agenzia è d'accordo sul fatto che c'è voluto del tempo per risolvere la questione, soprattutto a causa di risorse limitate, ma il ritardo è stato anche utilizzato per preparare l'iter BR.010 (Lancio di uno studio sull'esperienza acquisita per l'ELA1 dalla revisione delle normative nazionali sugli ultraleggeri) e per rafforzare la cooperazione con le FAA su questo argomento e per raccogliere ulteriori informazioni sull'esperienza negli Stati Uniti sulla normativa LSA. L'Agenzia desidera ribadire che il ritardo non è stato causato da una incomprensione dell'importanza e della priorità per l'aviazione generale come dimostrato dall'attenuazione alla parte M, il parere sulla licenza L e il parere sul FCL comprensivo di LAPL.

Pagina 4 (a) Commento generale (LAMA EUROPE)

ALLA BASE DI OGNI INDUSTRIA AERONAUTICA DI SUCCESSO C'È L'AVIAZIONE DEL TEMPO LIBERO.

Ogni pilota inizia a volare con un aeroplano di piccole dimensioni, non con un Airbus, un Boeing o un Eurofighter. I 600 000 piloti del tempo libero (secondo Europe Air Sports), inclusi i paracadutisti, i piloti di deltaplani, ultraleggeri, alianti, palloni ad aria calda fino ad aeromobili leggeri a motore forniscono il vantaggio di costituire una vasta base di clientela dell'industria avionica europea e americana. Al fine di comprendere i principi dell'aerodinamica, della meccanica del volo, della meccanica, degli impatti economici e ambientali di un aeroplano bisogna avere una certa esperienza, che viene accumulata con l'aviazione del tempo libero. Si diventa entusiasti di perseguire una carriera di lavoro nel campo dell'aviazione se ci si viene a contatto e si matura una certa esperienza. Se si vuole progettare un aeromobile di grandi dimensioni si deve comprendere dalla propria esperienza tutto quello che c'è dietro e quello che deve essere preso in considerazione.

Gli ufficiali negli Stati Uniti hanno riconosciuto tutto ciò anni fa. Hanno osservato i grandi problemi nel trovare un numero sufficiente di dipendenti qualificati per l'industria aeronautica commerciale e hanno riconosciuto una crescita stagnante nell'aviazione da diporto (numero di aeromobili e di piloti) come conseguenza diretta dell'aumento dei costi per acquistare e mantenere gli aeromobili di piccole dimensioni.

In risposta a tutto ciò, nel 2004 gli Stati Uniti hanno lanciato il programma LSA (aeromobili sportivi leggeri), con il chiaro obiettivo di ridurre significativamente i costi iniziali dell'attività di volo privata e del tempo libero. Questo è stato possibile mediante la definizione di una categoria di aeromobili non complessi che permette la registrazione di aeromobili a seguito di una autodichiarazione del produttore basata su uno standard accettato del settore (standard ASTM). Il sistema permette di svolgere attività di volo con un addestramento e requisiti medici ragionevolmente ridotti.

L'intenzione era quella di invertire la diminuzione della popolazione avionica e quindi mantenere una base per l'industria aeronautica; cinque anni dopo che le nuove normative furono annunciate si può chiaramente constatare che il metodo attuato è corretto e mostra i risultati desiderati. Il

numero di aeromobili e di piloti crebbe immediatamente e, come conseguenza, il numero delle risorse disponibili per le imprese dell'aviazione commerciale.

Il modello americano è stato copiato in molti paesi, a volte con delle piccole variazioni, a seconda delle circostanze nazionali. Tra questi paesi troviamo i paesi più popolati del mondo: la Cina e l'India. Dei programmi simili sono stati adottati per formare una base per la loro industria aeronautica futura.

Oggi giorno i leader del mercato dell'LSA sono imprese europee.

L'ironia è nel fatto che non esiste un sistema simile per permettere l'utilizzo in Europa di questi aeromobili costruiti conformemente con i regolamenti LSA.

Si sperava che la comunicazione della creazione del processo ELA potesse costituire il sistema equivalente europeo. Tuttavia, mentre l'ELA è una attenuazione significativa per alcune categorie di aeromobili, il risultato per gli aeromobili sportivi leggeri a due posti è un processo significativamente più oneroso per la progettazione, la produzione e l'attività operativa del sistema LSA americano.

Molti credono che la risposta sia di creare una categoria specifica per aeroplani al di sotto dei 600 kg e di adottare il sistema LSA in un modo il più simile possibile.

Risposta: Il campo di applicazione dell'iter MDM.032 è più ampio dell'LSA, ma propone delle semplificazioni alla parte 21. L'iter BR.010 definirà la procedura per andare oltre le semplificazioni della parte 21 per il sottogruppo degli aeromobili ELA1.

(LAA) Sfortunatamente questo CRD mostra l'approccio errato dell'AESA all'aviazione da diporto o sportiva e del tempo libero. Riteniamo che non sia possibile trattare l'aviazione da diporto o sportiva e del tempo libero nello stesso modo del trasporto aereo commerciale.

Sta diventando sempre più evidente che non si sta ancora procedendo verso quello che vogliamo e di cui abbiamo bisogno – una LSA semplice.

Riteniamo che l'attività normativa attuale dell'AESA non stia fornendo cosa noi riteniamo necessario per lo sviluppo dell'aviazione da diporto o sportiva e del tempo libero. A parer nostro l'LSA potrebbe diventare la categoria iniziale per l'aviazione. Al fine di dedicarsi ai bisogni dei nostri membri, riteniamo che l'AESA debba creare una categoria LSA autonoma il più possibile compatibile con il sistema LSA americano.

La conseguenza positiva di ciò potrebbe essere un sistema LSA globale, che rappresenta il nostro obiettivo a lungo termine.

Nella riunione all'AirVenture 2010, l'amministratore della FAA Randy Babbitt ha dichiarato che i dati sulla sicurezza dell'LSA sono migliori delle attese. Riteniamo che ciò costituisca una prova del fatto che il concetto dell'LSA statunitense basato sull'autodichiarazione insieme a delle regolamentazioni sulla manutenzione ragionevoli non crei un problema di sicurezza. Il 65 % dell'LSA statunitense proviene dall'Europa: siamo convinti che lo stesso sistema possa essere utilizzato in Europa.

Il concetto dell'LSA autonoma potrebbe funzionare – autonoma non significa necessariamente che sia senza l'AESA, ma che ha una posizione speciale nella gerarchia delle normative AESA.

Lo stesso è stato fatto negli Stati Uniti dove la FAA ha aiutato a creare la categoria LSA all'interno delle normative della FAA, ha mantenuto la funzione di revisione ma senza governarla direttamente.

Siamo consapevoli del fatto che ciò richiederebbe una modifica al regolamento di base.

LAA CR è pronta a fornire il suo aiuto per la preparazione di tale modifica.

Risposta: L'offerta di supporto all'AESA per l'iter BR.010 è apprezzata. Le modifiche proposte dall'iter MDM.032(e) nell'ambito della normativa relativa alla parte 21 non raggiungono infatti l'obiettivo che la LAA CR ha in mente. Il campo di applicazione della normativa FAA LSA è comunque un sottogruppo di quello dell'iter MDM.032(e) e non è appropriato per l'intera fascia fino a 2 000 kg.

Pagina 4 AESA diritti e oneri

LAA CR e LAMA EUROPE sono grate della dichiarazione che l'AESA ha richiamato l'attenzione della Commissione... ma è purtroppo tardi in quanto anche il livello attuale di diritti e oneri è un problema grande per le piccole imprese. Una base per i diritti e oneri dell'AESA è il regolamento che richiede all'AESA di essere completamente autofinanziata dai diritti e oneri che è intitolata ad applicare. Gli oneri esistenti rappresentano già un peso significativo per le piccole imprese. Tipicamente queste imprese producono circa 10 – 150 aeromobili all'anno con un volume d'affari di circa 1 – 30 milioni di EURO ed è difficile sopravvivere con i diritti e oneri attuali.

Quello dei diritti e oneri è un problema conosciuto da anni, deve essere deciso a livello politico = Commissione, il più presto possibile.

Risposta: Preso nota.

Pagina 4 e pagina 7 del CS-23 Light fino a una massa massima al decollo (MTOM) di 1 200 kg

LAA CZ e LAMA EUROPE ritengono che la creazione di questo codice non sia necessaria. Infatti il CS-VLA potrebbe essere esteso fino a 4 persone e 1 200 kg di peso massimo al decollo. Siamo del parere che la spiegazione che questi codici sono necessari perchéla maggior parte di quelli esistenti... non è valida, in quanto il sistema ELA è in preparazione per i nuovi aeromobili, non per quelli esistenti.

In ogni caso, ci sono talmente tanti codici applicabili per un peso massimo al decollo fino a 1 200 kg che sarebbe meglio ridurre il loro numero invece che aumentarlo!

Sarebbe invece meglio se AESA creasse un buon sistema LSA basato su ASTM. È risaputo che la FAA sta considerando la creazione di un sistema basato su ASTM anche per FAR-23, forse questo potrebbe essere il modo di procedere e invece di creare il CS-23 Light, sarebbe meglio lavorare con FAA sul sistema ASTM in modo da ottenere degli standard avionici globali.

Risposta: Al momento si ritiene che l'emendamento 7 della parte 23 del FAR sia uno standard adeguato e comprovato per aeroplani specifici. Nel più lungo termine, pianifichiamo di riconsiderare i vari standard in stretta collaborazione con la FAA la quale, allo stesso tempo, ha effettuato uno studio sul processo di certificazione (CPS) sulla parte 23.

Pagina 9 e pagina 10 Enti qualificati

Alcuni dei produttori di LSA e di ultraleggeri e LAA CZ hanno partecipato allo "Studio AESA sull'esternalizzazione delle mansioni di certificazione" che è stato svolto dalla Steria Mummert Consulting.

Sono stati utilizzati i risultati di questo studio per questo CRD?

Perché lo studio non è stato pubblicato?

Risposta: L'Agenzia Vi ringrazia e ringrazia tutti gli altri membri dell'industria per il contributo fornito a questo studio.

La relazione è una relazione interna utilizzata dall'Agenzia per conoscere più approfonditamente le possibilità di esternalizzazione. Come descritto precedentemente, l'Agenzia sta preparando un aggiornamento della decisione del consiglio di amministrazione sull'esternalizzazione. La relazione non è stata pubblicata a causa di questa delicata discussione in corso.

Lo studio non è stato utilizzato per questo CRD dato che il CRD si riferisce semplicemente al lavoro dell'Agenzia di aggiornare la politica di esternalizzazione del consiglio di amministrazione.

Pagina 10 e pagina 11 7. Parti che non necessitano di un modello 1 AESA

È impossibile controllare questa proposta senza la pubblicazione dei commenti. LAA CZ e LAMA EUROPE non sono d'accordo con la soluzione proposta.

Proponiamo che almeno per ELA1 l'utilizzo del modello 1 non sia richiesto.

Risposta: I commenti ricevuti sono risultati in una proposta per ELA1 meno liberale, la quale attenua la discussione sull'utilizzo per fini commerciali e non commerciali di queste parti. Questa proposta fornisce un compromesso accettabile che differisce dalla Vostra proposta e limita ulteriormente i requisiti per un modello 1 AESA. La fase successiva che l'iter BR.010 si propone di svolgere è di fornire delle opzioni per degli approcci differenti.

Pagina 11 Modifiche nel modo di contrassegnare le parti e tracciabilità –

LAA CZ e LAMA EUROPE erano dell'opinione che le modifiche originali fossero in linea con l'iniziativa di diminuire l'onere sui produttori, mentre è invece il viceversa.

Poiché non possiamo vedere i commenti nella parte II, non siamo d'accordo con le modifiche proposte ai paragrafi 21A.804 e 21A.805

Risposta: La parte II del CRD è stata nel frattempo pubblicata e mostra che le parti dovrebbero continuare a essere contrassegnate per fini di tracciabilità e per il collegamento con i dati di progettazione approvati.

Pagina 11 8. Modifiche al CS-LSA

LAA CZ e LAMA EUROPE gradiscono la creazione di specifiche di certificazione per aeroplani sportivi leggeri (LSA) sulla base dell'ASTM F2245.

Sfortunatamente non possiamo fornire ulteriori commenti su questo argomento, in quanto il CS-LSA verrà pubblicato nella parte II che non è ancora nota.

Risposta: Si potranno fornire dei commenti al CS-LSA nella parte II del CRD. Questi commenti verranno rivisti prima della pubblicazione del CS-LSA agli inizi del 2011.

Pagina 13 9. Modifiche e riparazioni standard

LAA CZ e LAMA EUROPE gradiscono questo comunicato, ma la creazione di queste specifiche di certificazione dedicate sulla base del FAA AC 43-13 1B e 2B durerà troppo a lungo.

Risposta: L'Agenzia Vi ringrazia per il supporto. Al momento l'iter MDM.048 dovrebbe iniziare nel 2011 e finire nel secondo trimestre del 2013. Vengono esplorate delle procedure per poter accelerare questi compiti ove possibile.

Pagina 13-14 10. Armonizzazione con la FAA

LAA CZ e LAMA EUROPE gradiscono questa dichiarazione. Crediamo che per la LSA la migliore idea sarebbe di creare un sistema LSA globale con gli standard globali comuni basati su ASTM.

Risposta: L'Agenzia Vi ringrazia per il supporto relativamente alla dichiarazione che l'AESA intende stabilire un'armonizzazione a lungo termine sul LSA con la FAA (e altre autorità) lavorando in stretta collaborazione con la FAA nel prosieguo del loro studio CPS FAR-23 e nel processo ASTM.

(13) Light Aircraft Association UK

Nota esplicativa III. (p2)

Visto che la parte II di questo CRD non è stata ancora pubblicata, il quadro è incompleto e non è quindi possibile fornire una risposta completa.

Risposta: Il pubblicare un CRD diviso in due parti non è la prassi solita dell'Agenzia, ma ha il vantaggio di aiutare a recuperare parte del ritardo. Abbiamo prestato molta attenzione per fornire nella parte I del CRD una rappresentazione accurata dei commenti principali ricevuti e per aggiungere la bozza del parere risultante dalla nostra revisione di tutti i commenti. La parte I è quindi una base valida per richiedere delle reazioni sul parere ed è probabilmente un documento di più facile lettura delle 500 pagine della parte II del CRD.

Sezione a) 2) (pagina 5)

La LAA supporta in generale la proposta di introdurre una ulteriore consultazione per modificare il regolamento di base, ma la consultazione deve essere condotta molto velocemente: dopotutto, il documento ANPA 14-2006 è stato rilasciato quattro anni fa e la relativa risposta fu la richiesta di modificare il regolamento di base. Al fine di promuovere la necessaria innovazione nell'industria, l'AESA dovrebbe agire rapidamente per fornire un ambiente ai progettisti e ai produttori di velivoli ultraleggeri per operare senza le limitazioni di spesa e di risorse proprie dei sistemi DOA/POA esistenti, insieme a costi commensurati e benefici operativi per gli utenti finali.

Sezione b) (pagina 6 e successive)

La LAA supporta in generale le modifiche apportate rispetto all'NPA 2008-07. Come già detto, l'industria ha urgente bisogno della disponibilità di queste proposte. I nuovi CS-LSA, CS-23Light e CS-"Modifiche e riparazioni standard" e l'edizione rivista del CS-VLA e del CS-22 dovrebbero essere rilasciati con urgenza (al più tardi entro la data di rilascio delle modifiche alla parte 21).

Risposta: L'Agenzia ringrazia il commentatore per il suo supporto e propone di procedere con i vari iter normativi (per esempio, MDM.032(d) e BR.010) in conformità con il piano normativo pubblicato. L'Agenzia, ove possibile, esplorerà metodi per accelerare questi iter. Il primo standard, il CS-LSA, verrà già pubblicato agli inizi del 2011. Si sta procedendo all'applicazione di "altri standard" per mezzo di condizioni speciali.

Sezione b) 6) (pagina 9) (Enti qualificati)

Sarebbe auspicabile che i "bandi di gara" fossero in questo caso pubblicizzati più apertamente. La procedura di pubblicare senza preavviso un bando di gara sul vostro sito Internet è praticamente inutile. Sarebbe possibile utilizzare un servizio di abbonamento per mezzo del quale viene spedita una e-mail a tutti gli abbonati ogni qual volta viene pubblicato un bando di gara?

Risposta: I bandi di gara aperti vengono pubblicati dall'Ufficio delle pubblicazioni per la Gazzetta ufficiale dell'UE e, una volta pubblicati, vengono aggiunti alla [pagina web degli appalti dell'AESA](#). Non è possibile avere un servizio di abbonamento alla pagina web dell'AESA per notifiche via e-mail.

È tuttavia possibile iscriversi al "Tenders Electronic Database" (TED) dove vengono pubblicati tutti i bandi di gara nelle lingue ufficiali dell'UE. Le informazioni e le istruzioni per l'accesso e il servizio di notifica sulla base di profili di ricerca specifici sono disponibili all'indirizzo: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Generalità

In diversi paragrafi viene indicato un riferimento ai paragrafi 21A.14 (b) o (c) per mezzo della dicitura "aeromobile definito ai paragrafi 21A.14(b) e (c)". È corretto dire che questa dicitura definisce la categoria di aeromobili e non implica che la progettazione dell'aeromobile è stata in realtà approvata secondo i paragrafi 21A.14 (b) o (c)? La risposta a questa domanda aiuterà a capire se i vantaggi del nuovo sistema (per esempio la produzione secondo il capitolo L, parti prodotte dal proprietario) sono possibili anche per i tipi di aeromobile per i quali la progettazione è stata approvata prima di questa modifica della normativa o secondo lo standard più elevato di una DOA pienamente approvata.

Risposta: Quando viene indicato un riferimento "all'aeromobile definito ai paragrafi 21A.14(b) o (c)" in questi requisiti, questa dicitura definisce una categoria di prodotti indicati in quel paragrafo. Diventerebbe quindi anche applicabile ai prodotti già approvati in conformità con la normativa attuale. Nel parere il riferimento viene sostituito, ove possibile, con ELA1 e ELA2 per i quali vengono proposte delle definizioni in questo parere per le modifiche al 1702/2003.

Paragrafi 21A.14 (b) e (c)

Questi paragrafi trattano, tra l'altro, motori ed eliche. Quale è il loro rapporto con il capitolo L e con i paragrafi 21A.307 (b) e (c) se la progettazione è inclusa nell'aeromobile o se la progettazione è già stata approvata per mezzo di un DO conformemente con il capitolo J? È possibile, per esempio, produrre un motore per un aeromobile conformemente con i paragrafi 21A.14 (b) o (c) secondo il capitolo L? È possibile produrre anche le parti per questo motore sotto la responsabilità del proprietario dell'aeromobile?

Risposta: L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L. Una parte del commento non è più quindi pertinente.

In merito al rilascio delle parti senza un modello 1 AESA, si intende permettere l'installazione di queste parti se conformi con la progettazione approvata. Per esempio, parti per motori di autoveicoli che sono approvate per l'aeromobile possono essere installate sotto la responsabilità del proprietario dell'aeromobile.

Paragrafi 21A.377 (b) e (c)

Nella sezione B-Materiale per il capitolo G, il livello 3 di accertamento è stato cancellato recentemente. Ora riappare in questi paragrafi.

Risposta: L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L. Il commento non è più quindi pertinente.

Paragrafo 21A.353 (b)

Un'impresa per la progettazione e produzione combinate secondo il capitolo L non sarebbe in grado di firmare un accordo DO-PO con un DO differente in aggiunta al loro campo di applicazione primario.

Risposta: L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L. Il commento non è più quindi pertinente.

Paragrafo 21A.383 (c)

Il riferimento "secondo il paragrafo 21A.307" è stato cancellato alcuni anni fa nel testo corrispondente del capitolo G in quanto non permetterebbe un modello 1 AESA "solo conformità" / "prototipo".

Risposta: L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L. Il commento non è più quindi pertinente.

Paragrafo 21A.385 (n)

Il riferimento dovrebbe essere cambiato da "in virtù del privilegio di cui al punto 21A.383(f)" a "...21A.383(e)".

Risposta: L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L. Il commento non è più quindi pertinente.

Paragrafo 21A.439 Produzione di parti per la riparazione

Questo paragrafo dovrebbe anche trattare la possibilità di parti prodotte sotto la responsabilità del proprietario dell'aeromobile, altrimenti questo paragrafo sarebbe in conflitto con i punti 21A.307 (b) e (c).

Risposta: Non accettato. Il paragrafo 21A.307 non intende modificare i requisiti della manutenzione. Questo ricade al di fuori del campo di applicazione di questo iter normativo.

Capitolo L in generale

Non vediamo dei vantaggi reali nel creare questo capitolo L.

- Come già indicato ai paragrafi 21A.377(b) e 21A-383 (c), esiste un rischio elevato che questo capitolo differisca involontariamente dai requisiti corrispondenti del capitolo J o del capitolo G. Il capitolo L, se realmente necessario, dovrebbe trattare solamente la combinazione dell'approvazione DO e PO, i requisiti dovrebbero invece essere lasciati nel capitolo J e nel capitolo G.

- Quali sono i vantaggi per l'industria? Nel lungo termine la riduzione di costo desiderata potrebbe risultare marginale, dato che i requisiti di eseguire i controlli restano gli stessi ed è probabile che si verifichi una divisione tra il coinvolgimento dell'AESA (parte DO) e della NAA (parte PO) in questo processo di sorveglianza.

Risposta: L'Agenzia è d'accordo che il capitolo L proposto non comporta delle differenze sostanziali ai requisiti individuali delle DOA e POA. Esiste anche già la possibilità nel regolamento di base, articolo 20(2)(b)(ii), di trasferire la responsabilità della POA all'Agenzia. Si conclude pertanto che il capitolo L non fornisce benefici sufficienti e complica la normativa, come indicato in questa reazione. L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L.

(15) UK CAA

Pagina 2, paragrafo n.: III 4) e IV

Commento: la CAA attende la pubblicazione della parte II del documento dove verranno forniti dei commenti più completi su tutte le proposte, parte I e parte II.

Il seguente è un esempio della necessità di dover capire il CRD completo:

La dichiarazione a pagina 4 che "l'NPA è stato ricevuto con sentimenti contrastanti" dovrebbe essere contestualizzata con un commento e una risposta AESA.

Risposta: Molti commentatori hanno fornito un commento simile che la proposta rappresenta un passo verso la giusta direzione, ma credono che non fornisca la soluzione che si aspettavano, simile al sistema FAA LSA. Dato che ciò implicherebbe una modifica al regolamento di base, proponiamo una seconda fase con l'iter BR.010.

Il riferimento a pagina 5 circa la deregolamentazione di un certo segmento dell'aviazione leggera sembra divergere dai principi dell'ICAO e il rilascio di un certificato di aeronavigabilità internazionale. Il rilascio di un certificato di aeronavigabilità ICAO richiede che un individuo o un'impresa si assuma la responsabilità per un prodotto o una parte.

Risposta: la conformità con l'ICAO è una considerazione importante ma che necessita di essere bilanciata dal desiderio di sviluppi futuri dell'aviazione generale con un livello di sicurezza adeguato.

Riferimento a pagina 5, paragrafo (a), sottoparagrafo 2, secondo punto. Sebbene questo sembri identificare l'intenzione di armonizzare le modifiche future al regolamento di base con la FAA e Transport Canada, siamo del parere che l'armonizzazione dovrebbe essere estesa alla proposta di produrre degli standard CS aggiuntivi.

Risposta: Intendiamo armonizzare i processi e gli standard ove possibile. Lo sviluppo di standard armonizzati potrebbe svilupparsi in una direzione dove sarebbe appropriato avere meno standard.

Pagina 5, sottoparagrafo 2, quarto punto. L'accettabilità delle proposte che alcuni aeromobili ELA non necessiteranno di un certificato di omologazione per motori o eliche, dipende dalle dimensioni e dal tipo di volo permesso. Per esempio, può essere accettabile per aeromobili a due posti

costruiti da amatori ma no per aeromobili più prestanti con approvazione al volo in IMC (come ad esempio il Cessna 172 e il PA-28 (!80)).

Risposta: Questo punto effettivamente necessita di essere rivisto durante l'iter BR.010 proposto.

Pagina 6, paragrafo (b) "Il parere alla parte 21 e modifiche rispetto all'NPA", sottoparagrafo 1
Commento: il concetto originale nell'NPA 2008-07 si riferiva a voli non commerciali. L'esempio nella seconda frase indica che questo principio non è stato mantenuto nelle modifiche proposte delineate in questo documento di risposta ai commenti. Vorremmo avere una chiarificazione su questo punto.

Risposta: I criteri per l'utilizzo del modello 1 sono più rigorosi e, di conseguenza, permettono anche un'applicazione ai voli commerciali.

Pagina 6, paragrafo (b), sottoparagrafo 2, nota sotto il titolo "CS-VLA" (secondo punto)

Commento: L'iter normativo VLA.008 considererà l'estensione del CS-VLA per includere il volo VFR notturno e IMC e questo potrebbe avere un effetto significativo sui dati sulla sicurezza per tali aeromobili e richiede una attenta analisi e armonizzazione con l'FAA e Transport Canada.

Risposta: Siamo d'accordo che l'impatto sulla sicurezza necessita di essere rivisto all'interno di questo iter. L'armonizzazione con TCCA e FAA e la loro esperienza saranno considerate attentamente.

Pagina 7, paragrafo (b), sottoparagrafo 2, nota sotto il titolo "CS-23" (terzo punto)

Commento: CS-23 Light, FAR-23, emendamento 7, rappresenta uno standard pubblicato dal governo statunitense il 14 settembre 1969. Siamo d'accordo che molti aeromobili furono progettati e costruiti in conformità con questo standard e che alcuni di essi vantano ancora diritti acquisiti con alcune modifiche di progettazione che vengono ancora progettate secondo quei requisiti. Tuttavia, ogni aeromobile con delle modifiche significative o ogni nuovo aeromobile da allora sarà stato progettato secondo degli standard successivi. Ciò permette al produttore di tenere in considerazione delle questioni di progettazione che non erano trattate adeguatamente in versioni precedenti del FAR-23 così come la fatica e la tolleranza dei danni nelle strutture composite. Il JAR-23 e il CS-23 si basavano sul FAR 23-42 del 4 febbraio 1991. Ogni proposta di creare uno standard relativo al certificato di aeronavigabilità, CS-23 Light, dovrebbe basarsi sugli ultimi standard CS-23 che possono essere visti come sostanzialmente armonizzati con l'FAR-23.

Risposta: Gli aeroplani progettati e certificati secondo il FAR parte 23, emendamento 7, non sono stati messi in discussione e rappresentano la vasta maggioranza della flotta attuale. Riteniamo quindi che questo può essere uno standard di aeronavigabilità per gli aeroplani di simile progettazione, sempre che nel caso in cui i requisiti siano inadeguati (come per le strutture composite), la base della certificazione venga modificata.

Pagina 7, paragrafo (b), sottoparagrafo 2, nota sotto il titolo "CS-22" (quarto punto)

Commento: la CAA ritiene che ai fini dell'efficienza, ogni sforzo per razionalizzare gli standard di progettazione del CS-VLA e del CS-23 Light proposto dovrebbe essere completato prima di creare un nuovo standard come il CS-23 Light. Questa dovrebbe essere un'attività di armonizzazione con l'FAA e Transport Canada.

Risposta: L'introduzione del CS-23 Light sulla base del FAR parte 23, emendamento 7, viene considerata come un approccio pragmatico che dovrebbe essere rivisto in una fase successiva e forse fuso come indicato nel CRD.

Pagina 8, paragrafo 3

Commento: in quale fase verrà richiesta l'introduzione dell'approvazione DOA semplificata? È probabile che questo venga richiesto prima del rilascio di un certificato di aeronavigabilità o permesso di volo?

Risposta: L'approvazione DOA non sarebbe un requisito. Lo scenario descritto mostra il caso in cui un'impresa potrebbe cominciare senza una DOA e, in base al tipo di attività, spostarsi verso la DOA per essere più efficiente in termini di aeronavigabilità continua.

Pagina 10, paragrafo 6 "enti qualificati", (secondo punto): "il richiedente dovrebbe essere in grado di proporre il suo ente qualificato per essere approvato dall'Agenzia".

Commento: osserviamo che il consiglio di amministrazione dell'AESA non ha ancora adottato una politica per l'utilizzo degli enti qualificati. La CAA suggerisce che un fattore da prendere in considerazione è se i richiedenti possano scegliere il percorso ritenuto più debole per ottenere l'approvazione e in quale misura l'Agenzia dovrebbe allocare un ente qualificato accreditato sulla base della posizione geografica per vantaggi linguistici e culturali. Anche la standardizzazione sarà una questione critica.

Risposta: La politica per l'utilizzo degli enti qualificati dovrebbe fornire parità di condizioni per prevenire, attraverso la standardizzazione, che il percorso "più debole" venga scelto per la certificazione.

Pagina 11, paragrafo (b), sottoparagrafo 7

Commento: La proposta modificata richiede solamente un modello 1 AESA per la struttura primaria, per i comandi di volo o per le parti a vita limitata e richiede ai proprietari di aeromobili ELA 1 di fornire una dichiarazione di conformità per una progettazione approvata. Ogni aeromobile idoneo per un certificato di aeronavigabilità dell'ICAO deve utilizzare le parti corredate da un modello 1 AESA, che possono essere prodotte in misura limitata da imprese di manutenzione approvate. Se i proprietari producono una dichiarazione di conformità non è più chiaro chi assumerà la responsabilità. Gli aeromobili modificati in questo modo dovrebbero essere limitati a un permesso di volo e non dovrebbero essere utilizzati per voli commerciali.

Risposta: La proposta modificata ha mantenuto la proposta originale per ELA2 ed ha reso la proposta per ELA1 più restrittiva. I proprietari produrranno una dichiarazione di conformità e assumeranno la responsabilità per l'accettazione delle parti per i loro aeromobili.

Pagina 14, paragrafo (b), sottoparagrafo 10, armonizzazione con la FAA

Commento: la CAA è d'accordo che a meno che i richiedenti abbiano degli accordi speciali al di fuori dell'AESA, non sarebbe possibile per l'AESA di operare come lo Stato di progettazione. Questo verrà particolarmente evidenziato dai prodotti che sono approvati negli Stati Uniti come aeromobili sub ICAO LSA considerati per il rilascio di un certificato di aeronavigabilità AESA ICAO.

Risposta: Preso nota. Questa questione merita ulteriori considerazioni.

Pagina 14, paragrafo 2, ultima frase

Commento: non si riesce a capire pienamente la dichiarazione che "l'approccio europeo del RTC o TC per LSA non riuscirà a prevenire che LSA europei vengano esportati negli Stati Uniti se non hanno ricevuto un certificato di aeronavigabilità individuale". Dovrebbe essere fornita una spiegazione aggiuntiva.

Risposta: Questa dichiarazione è collegata alle citazioni dell'Ordine 8130.2F presentato in questo paragrafo nel CRD parte I. Dato che il tipo di aeromobile è idoneo per la certificazione, o ha perfino un certificato del tipo (ristretto) AESA, questo rappresenterebbe una "certificazione simile nel suo paese d'origine".

L'aeromobile sarebbe quindi idoneo per un certificato di aeronavigabilità speciale nella categoria LSA.

(16) Un membro austriaco del comitato dell'AESA

Commento generale/Giustificazione:

Poiché il CRD non è stato pubblicato in pieno – manca ancora la parte con i commenti e le risposte dell'AESA (non disponibile sul sito Internet dell'AESA) – riteniamo che il periodo per i commenti sia troppo corto.

Proposta:

Estendere il periodo per i commenti per questo CRD sulla base del fatto che è richiesta la pubblicazione della parte del CRD con i commenti dei soggetti interessati e le risposte dell'AESA.

Risposta: Non accettato. Il pubblicare un CRD diviso in due parti non è la prassi solita dell'Agenzia, ma ha il vantaggio di aiutare a recuperare parte del ritardo. Abbiamo prestato molta attenzione per fornire nella parte I del CRD una rappresentazione accurata dei commenti principali ricevuti e per aggiungere la bozza del parere risultante dalla nostra revisione di tutti i commenti. La parte I è quindi una base valida per richiedere delle reazioni sul parere ed è probabilmente un documento di più facile lettura delle 500 pagine della parte II del CRD.

Capitolo B

Paragrafo 21A.14

Commento/Giustificazione/Proposta:

Le definizioni menzionate in questo paragrafo dovrebbero essere in linea con le definizioni da applicare in tutte le corrispondenti parti delle regole di attuazione.

La definizione di ELA 1 nella parte M dovrà essere in linea con la definizione nella parte 21.

Risposta: Questo parere introduce la proposta per la modifica della parte M.

(c) 7. motore a cilindri

Commento: per tutti i tipi di motori a cilindri anche se non utilizzati ai fini del paragrafo 21A14(c), il processo di certificazione ELA dei prodotti è possibile anche per motori molto complessi con FADEC e turbo compressorì?

Risposta: Accettato. Il paragrafo 21A.14(c) è stato corretto per permettere soltanto i motori e le eliche installate sugli aeromobili definiti al paragrafo 21A.14(c)

Paragrafo 21A.47

Dovrebbe essere fornito un chiarimento se il trasferimento del TC per un aeromobile per il quale l'Agenzia ha approvato un programma di certificazione sia possibile quando i requisiti per l'eleggibilità secondo il paragrafo 21A.14 non siano soddisfatti e il nuovo titolare del TC non possieda un AP per DOA o DOA. (Fare anche riferimento al paragrafo 21A.116)

Risposta: Quando l'Agenzia approva un programma di certificazione, i requisiti per l'eleggibilità sono soddisfatti. Questo viene trattato nella modifica al paragrafo 21A.14.

Tuttavia, un trasferimento sarebbe soltanto possibile se la persona fisica o giuridica è in grado di soddisfare gli obblighi come specificato nella proposta di modifica al paragrafo 21A.47 (Fare riferimento al CRD 2008-06).

Capitolo D

Paragrafo 21A.98 (a)

Commento/Giustificazione:

Questo sottoparagrafo non è chiaro. L'applicabilità – come menzionato – è fuorviante e può condurre a delle interpretazioni differenti. La lettura di questo paragrafo insieme al paragrafo 21A.14 può confondere i richiedenti.

Proposta:

Si suggerisce l'utilizzo di elenchi puntati per il paragrafo sull'applicabilità.

Risposta: Parzialmente accettato. Il paragrafo è stato riscritto per migliorare la leggibilità.

Capitolo D

Paragrafi 21A.98 (b) e (c)

Commento

Vorremmo commentare in generale che l'utilizzo di specifiche di certificazione per approvazioni generiche come menzionato in questo sottoparagrafo non è in linea con il regolamento di base 216/2010 e eccede il mandato delle responsabilità dell'AESA.

Risposta: Le CS proposte per riparazioni standard conterranno delle riparazioni o modifiche specifiche, non approvazioni generiche. È responsabilità dell'AESA sviluppare le specifiche di certificazione e i metodi accettabili di rispondenza da utilizzare nel processo di certificazione. (Articolo 19 del regolamento di base). Verranno quindi sviluppate queste nuove CS per la certificazione delle modifiche standard.

Capitolo L

Commento/Giustificazione:

Questo capitolo non è supportato in quanto crea più burocrazia per la comunità aeronautica alla quale questi requisiti si riferiscono.

Il capitolo L dovrebbe contenere soltanto il campo di applicazione, l'eleggibilità, l'applicazione, il rilascio delle approvazioni e il trasferimento delle approvazioni.

Il capitolo non dovrebbe fornire dei requisiti dettagliati per l'approvazione delle DOA e POA. Ci dovrebbe essere soltanto un riferimento al capitolo F, G o J.

Il processo di approvazione non dovrebbe essere differente da questo capitolo e dovrebbero essere possibili delle approvazioni per le imprese meno complesse secondo il capitolo F per la produzione e procedure alternate alla DOA. Dovrebbero essere menzionati soltanto dei requisiti meno restrittivi di quelli indicati nei capitoli F, G o J.

Risposta: L'Agenzia è d'accordo che il capitolo L proposto non comporta delle differenze sostanziali ai requisiti individuali delle DOA e POA. Esiste anche già la possibilità nel regolamento di base, articolo 20(2)(b)(ii), di trasferire la responsabilità della POA all'Agenzia. Si conclude pertanto che il capitolo L non fornisce benefici sufficienti e complica la normativa, come indicato in questa reazione. L'Agenzia ha deciso di revocare la proposta del capitolo L.

21A.436 Riparazioni standard

Applicabilità: fare riferimento al commento al paragrafo 21A.98

Risposta: Parzialmente accettato. Il paragrafo è stato riscritto per migliorare la leggibilità.

CS-23 Light:

Commento: Dovrebbe essere fornito un chiarimento se la proposta dell'applicabilità e il contenuto tecnico sono in linea con l'allegato 8 ICAO.

Risposta: Il CS23 Light sarebbe in linea con l'allegato 8 ICAO.