



MINISTERO DELLA DIFESA

**Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti
Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità**

CONTROLLO CONFIGURAZIONE. PROCESSI PER L'ELABORAZIONE, VALUTAZIONE ED AUTORIZZAZIONE DELLE MODIFICHE DA INTRODURRE NEI MATERIALI DI COMPETENZA DELLA D.A.A.A.

PROCEDURE DI RACCORDO SISTEMA D'ARMA EF 2000

NOTA

LA PRESENTE PUBBLICAZIONE TECNICA ANNULLA E SOSTITUISCE LA P.T.
AER(EP).00-00-5/F-2000A/TF-2000A Edizione del 14/03/2011

ELENCO DELLE PAGINE VALIDE

AVVERTENZA: Questa Norma è valida se è composta dalle pagine sottoelencate, debitamente aggiornate. Copia della presente Norma può essere scaricata dal seguente link: <http://www.difesa.it/SGD-DNA/Staff/DT/ARMAEREO/Biblioteca/2Categoria/Pagine/Home.aspx>

Le date di emissione delle pagine originali ed emendate sono:

Originale 0 del 21/11/2018

Questa Norma è costituita complessivamente da pagine 62 come sotto specificato:

Pagina	Emendamento
N.	N.
Frontespizio	0
A	0
I-III	0
Pag 1 fino a 28	0
Allegato A pagg 6	0
Allegato B pagg 6	0
Allegato C pagg 3	0
Allegato D pagg 2	0
Allegato E pagg 2	0
Allegato F pagg 2	0
Allegato G pagg 2	0
Allegato H pagg 2	0
Allegato I pagg 2	0
Allegato L pagg 2	0

INDICE:

1.	INTRODUZIONE	1
1.1	GENERALITA'	1
1.2	APPLICABILITA'	1
1.3	SCOPO	1
1.4	DOCUMENTAZIONE CORRELATA.....	2
1.5	DEFINIZIONI.....	4
1.5.1	Ditta Responsabile di Sistema (D.R.S.)	4
1.5.2	Eurofighter Partner Company/ Eurojet Partner Company (E(J).P.C.)	4
1.5.3	System Design Responsibility (S.D.R.)	4
1.5.4	NATO Eurofighter and Tornado Development, Production and Logistic Management Agency (NETMA)	4
1.5.5	Eurofighter Engineering Support Procedure/Eurojet Procedure (EFESP / EJ-z).....	4
1.5.6	Request & Response Tool (R&R) o strumento informatico sostitutivo	5
1.5.7	Sigle Peculiari per il programma EF 2000	5
2.	FORMATI E DOCUMENTAZIONE PREVISTI DALLE PROCEDURE INTERNAZIONALI.....	6
2.1	MODIFICATION CHANGE PROPOSALS (MCP)	7
2.2	TECHNICAL / REPAIR INSTRUCTION (T.I. / R.I.)	8
2.2.1	Technical Warning (T.W.)	8
2.2.2	Special Technical Order - Inspection (S.T.O.-I.)	9
2.2.3	Special Technical Order - Configuration (S.T.O.-C.)	10
2.2.4	Special Flight Instruction (S.F.I.)	11
2.2.5	Operational Occurrence Report (O.O.C.R.).....	12
2.2.6	Repair Instructions (R.I.)	13
3.	ISTRUZIONI TECNICHE NAZIONALI EMESSE DALLA F.A. (I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.)	15
3.1	ISTRUZIONE TECNICA PRELIMINARE (I.T.P.).....	16
3.2	ISTRUZIONE TECNICA PRELIMINARE DI riparazione (I.T.P.R.)	16
3.3	ISTRUZIONE TECNICA (I.T.)	17
3.4	NOTA TECNICA (N.T.)	17
3.5	DISTRIBUZIONE DELLE ISTRUZIONI TECNICHE NAZIONALI EMESSE DALLA F.A.	18
3.6	SOSPENSIONE / ANNULLAMENTO DI UNA I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.....	18
3.7	RIEDIZIONE DI UNA I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.	18
4.	ATTIVITA' DI CONTROLLO DELLA CONFIGURAZIONE	19
4.1	PRESCRIZIONI TECNICHE DITTA (P.T.D.) / PRESCRIZIONI TECNICHE DITTA INTERIM (P.T.D.I.).....	19

4.2	PROPOSTA DI MODIFICA TECNICA DITTA (P.M.T.D.) / PROPOSTA DI MODIFICA TECNICA DITTA INTERIM (P.M.T.D.I.).....	20
4.2.1	P.M.T.D. e P.M.T.D.I. fonte Documenti Internazionali.....	20
4.2.2	P.M.T.D. fonte Documento Nazionale WAS/IS	20
4.2.3	Istruzioni per la preparazione delle P.M.T.D. / P.M.T.D.I.	22
4.2.4	Distribuzione delle P.M.T.D. / P.M.T.D.I.	22
4.3	PROPOSTE MODIFICA REPARTO (P.M.R.) E PRESCRIZIONI TECNICHE OPERATIVE (P.T.O.)	23
4.4	PRESCRIZIONI TECNICHE APPLICATIVE (P.T.A.), PRESCRIZIONI TECNICHE APPLICATIVE RIPARAZIONI (P.T.A.R.) E PRESCRIZIONI TECNICHE APPLICATIVE INTERIM (P.T.A.I.).....	24
4.4.1	Prescrizioni Tecniche Applicative Riparazioni (P.T.A.R.)	24
4.4.2	Istruzioni per la compilazione delle P.T.A./P.T.A.R.	24
4.4.2.1	Distribuzione della P.T.A./P.T.A.R. e numero di copie	24
4.4.3	Istruzioni per la compilazione delle P.T.A.I.....	25
4.4.3.1	Distribuzione della P.T.A.I e numero di copie.....	26
4.4.4	Abrogazione, Sospensione, Supplemento delle P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I.	26
4.5	PRESCRIZIONI TECNICHE OPERATIVE APPLICATIVE (P.T.O.A.)	27
5.	PRESCRIZIONI TECNICHE EMESSE DA ENTI DIVERSI DALLA D.A.A.A. - PRESCRIZIONI NON DI ARMAEREO (P.N.A.)	27
5.1	DOCUMENTAZIONE TECNICA ORIGINATA DA T.I.	27
5.2	DOCUMENTAZIONE TECNICA DIVERSA DALLE T.I.....	28

ELENCO ALLEGATI

Allegato A	Modello di Prescrizione Tecnica Applicativa (P.T.A.) / Prescrizione Tecnica Applicativa Riparazione (P.T.A.R.)
Allegato B	Modello di Prescrizione Tecnica Applicativa Interim (P.T.A.I.)
Allegato C	Modello Standard di Istruzione Tecnica Nazionale (I.T./I.T.P./I.T.P.R./N.T.)
Allegato D	Divisioni competenti per la trattazione delle P.T.A./P.T.A.R./P.T.A.I.
Allegato E	Linee guida per la verifica delle P.M.T.D./P.M.T.D.I.
Allegato F	Diagramma di flusso S.F.I.
Allegato G	Diagramma di flusso I.T. / I.T.P. / N.T.
Allegato H	Diagramma di flusso P.T.A.R./I.T.P.R.
Allegato I	Diagramma di flusso P.T.A.
Allegato L	Diagramma di flusso P.T.A.I.

1. INTRODUZIONE

1.1 GENERALITA'

La Norma nazionale di riferimento per l'elaborazione, valutazione ed autorizzazione delle modifiche da introdurre nei materiali di competenza della D.A.A.A. è la P.T. AER(EP).00-00-5 (Rif. 1). Tale Norma al §1.1 prevede, nel caso di programmi di cooperazione internazionale ed in presenza di procedure standardizzate e condivise tra le Ditte Partner e le Nazioni partecipanti, l'emissione di specifiche norme di programma per il raccordo tra tali procedure e la Norma nazionale, anche in parziale deroga alla stessa.

Nell'ambito del Programma EF 2000, tali attività sono regolate a livello internazionale da specifiche procedure EFESP / EJ-z (Rif. 6), le quali si avvalgono dello strumento quadrinazionale R&R Tool (vedi §1.5.6.), secondo gli accordi di cooperazione fissati tra l'Agenzia NETMA, i Ministeri della Difesa Nazionali ed i Consorzi Eurofighter ed Eurojet, nominati D.R.S. di 1° e 2° Livello con la P.T.A. AER.1F-F-2000A/TF-2000A-108 (Rif. 10).

Pertanto, la presente Norma viene emessa al fine di raccordare le suddette procedure, fermo restando che la P.T. AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) è il riferimento per quanto applicabile e non esplicitamente richiamato dalla presente.

Inoltre, la presente norma recepisce l'implementazione delle Subpart D e Subpart M dell'EMAR21 nel programma Eurofighter ed Eurojet, relativamente ai processi di certificazione delle *Changes* e delle *Repairs*.

1.2 APPLICABILITA'

La presente Norma è applicabile a tutti gli a.c. dei velivoli F/TF-2000A iscritti nel Registro degli Aeromobili Militari della D.A.A.A., relativamente alle fasi di produzione ed impiego.

Essa inoltre si applica agli A.G.E. peculiari di 1° Tipo (A.G.E. invasivo) che hanno effetto diretto sull'Aeronavigabilità del Sistema d'Arma, nonché agli A.G.E. il cui controllo configurazione è ritenuto indispensabile al fine di una corretta effettuazione delle procedure manutentive dell'aeromobile, in accordo alla P.T.A. AER.1F-F-2000A/TF-2000A-00-225 (Rif. 11).

1.3 SCOPO

Lo scopo principale di questa P.T. è quello di:

- raccordare i processi definiti dalla Norma nazionale P.T. AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) con le procedure concordate a livello internazionale EFESP / EJ-z;
- fornire le procedure per la conversione delle informazioni tecniche contenute nei documenti internazionali (C.P. / FMC Task / T.I. / R.I.) con quelle da inserire nei documenti nazionali (P.T.A. / P.T.A.I.) così come previsto dalla P.T. AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) al §1.1;

- descrivere le specificità procedurali del Programma EF 2000, così come previsto dalla P.T. AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) al §5.2;
- autorizzare l'automatica applicabilità delle T.I. a carattere immediato o urgente tramite la P.T.A. "Ombrello" in accordo a quanto riportato nella P.T. AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) al §5.2;
- definire la sequenza delle azioni ed il flusso delle informazioni fra i competenti Enti dell'A.D., della F.A. e delle Eurofighter/Eurojet Partner Company;
- recepire i contenuti previsti dal contratto National Support Organization (NSO) che gestisce le attività di supporto ingegneristico al Sistema d'Arma EF 2000, esplicitati nella Relazione Tecnica (Rif. 13);
- definire i processi nazionali per la gestione ed introduzione delle *Repairs* emesse dalle Eurofighter/Eurojet Partner Company, in attesa della definizione di una normativa generale nazionale di riferimento:
 - nell'ambito del *Technical Agreement for Mutual Recognition* siglato dalle *Military Airworthiness Authorities* (MAA) per il Programma EF 2000;
 - in accordo al documento EMAR21;
 - tenendo conto dei privilegi rilasciati nazionalmente dalle singole Autorità di Airworthiness alle E(J)PCs;
 - tenendo conto delle procedure internazionali EFESP / EJ-z.

1.4 DOCUMENTAZIONE CORRELATA

Si considerano parte integrante di questa P.T. le seguenti pubblicazioni e documenti:

- [Rif. 1] AER(EP).00-00-5 Controllo Configurazione
Processi per l'elaborazione, valutazione ed autorizzazione delle modifiche da introdurre nei materiali di competenza della D.A.A.A.
- [Rif. 2] AER(EP).00-01-6/F-2000A/TF-2000A
Sistema d'Arma F2000 - Istruzioni per la Compilazione, l'Inoltro e la Gestione delle Segnalazioni Inconvenienti relative al Materiale Aeronautico
- [Rif. 3] AER.Q-2010
Definizione delle Sigle, dei Vocaboli e delle Locuzioni comunemente impiegati nelle Pubblicazioni Tecniche (PP.TT.) della D.A.A.A.
- [Rif. 4] AER(EP).P-104
Metodi di presentazione, emissione ed iter di aggiornamento delle PP.TT. di 3^a categoria (Manuali Tecnici) accettate dalla D.A.A.A.
- [Rif. 5] M_D GARM/0034808 del 24-08-2006
Chiarimenti in merito all'aggiornamento dei Manuali Tecnici a seguito dell'emissione di una S.F.I.

- [Rif. 6] EFESP / EJ-z
Eurofighter / Eurojet Engineering Support Procedures
- [Rif. 7] PI/Production Contract Annex 22 (Change Procedure)
Development, Production Investment and Production Supplementary
Engineering Tasks Contract
- [Rif. 8] FMC C#4 Future Modification Contract to the EF 2000 WS
- Contract Annex 2: Authorisation and Management of Tasks
 - Contract Annex 3: Configuration Change Procedure
 - Contract Annex 25: Standard Configuration Management Requirements
- [Rif. 9] Decreto Dirigenziale 2018_01
Decreto del Direttore della D.A.A.A. con cui vengono attribuite deleghe al Direttore del 1° R.M.V. di Cameri relativamente alla valutazione/emissione dei documenti T.W., S.T.O.-I., I.T., I.T.P. e N.T. e alla richiesta di aggiornamento delle Pubblicazioni Tecniche non operative
- [Rif. 10] AER.1F-F-2000A/TF-2000A-108
Sistema d'Arma EF2000 – Nomina delle Ditte Responsabili del Sistema.
- [Rif. 11] AER.1F-F-2000A/TF-2000A-00-225
Velivolo F/TF-2000A - Articoli di Configurazione (a.c.) dell'A.G.E. identificati come 1° Tipo
- [Rif. 12] AER.1F-F-2000A/TF-2000A-00-248
Sistema d'Arma F2000 - Documenti tecnici, assimilabili a P.T.A./P.T.A.I. di Azione Immediata o Urgente, emessi dai Consorzi Eurofighter ed Eurojet a fronte delle procedure internazionali "Eurofighter Engineering Support Procedure N. 2.5" ed "Eurojet In Service STO Procedure N. 665"
- [Rif. 13] Relazione Tecnica Programma F2000
Ipotesi di assetto organizzativo nell'ambito del progetto di partenariato fra Forza Armata, EPC Nazionale Leonardo ed EJPC Nazionale GE-Avio per la Italian National Support Organization (IT-NSO), per gestire le principali tipologie di problematiche tecnico-logistiche all'interno delle quali la IT-NSO potrà operare in ambito nazionale
- [Rif. 14] Technical Agreement for the Mutual Recognition between DEU, ESP, GBR and ITA in relation to the Eurofighter Typhoon Programme
- [Rif. 15] Documento EMAR 21 – Acceptable means of compliance and guidance material for the certification of Military Aircraft and related products, parts and appliances, and design and production organisations, recepito nazionalmente dalla AER(EP).P-21
- [Rif. 16] HBK-J-0-E-1049 – Eurofighter EMAR 21 Guidelines Handbook

[Rif. 17] R-J-0-E-1737 – EMAR 21 Definition of Major and Minor Repairs

[Rif. 18] AER(EP).P-10 – Design Organization Military Approval (D.O.M.A.)

[Rif. 19] AER(EP).P-9 – Certificazione e Omologazione Tecnico Operativa di Forza Armata

[Rif. 20] Eurofighter Weapon System Military Design Organisation Approval Management Plan (MDOA MP) – Repairs Addendum Document

1.5 DEFINIZIONI

Ai fini della presente Norma valgono tutte le definizioni presenti nella P.T. AER.Q-2010 (Rif. 3) e nella AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) con l'aggiunta delle seguenti:

1.5.1 Ditta Responsabile di Sistema (D.R.S.)

Si identifica, nell'ambito del programma EF 2000, con il consorzio di Ditte E.P.C. che ha la conoscenza dei dati di progetto dell'intero Sistema d'Arma e ne detiene la responsabilità.

Per IT le D.R.S. sono state nominate con la P.T.A. AER.1F-F-2000A/TF-2000A-108 (Rif. 10) e sono da identificarsi con il consorzio Eurofighter per il velivolo (1° Livello) ed il consorzio Eurojet per il turbogetto (2° Livello).

1.5.2 Eurofighter Partner Company/ Eurojet Partner Company (E(J).P.C.)

Sono le Ditte elencate all'interno delle procedure internazionali EFESP / EJ-z (BAES, AIRBUS D&S-GE, AIRBUS D&S-SP, LEONARDO, GE-AVIO, MTU, ITP, ROLLS ROYCE) che sono chiamate a coordinare, per conto delle D.R.S., le attività di modifica di configurazione del Sistema d'Arma EF 2000.

Per IT le E(J).P.C. Nazionali sono le seguenti:

- Ditta LEONARDO competente per il velivolo (E.P.C.);
- Ditta GE-AVIO competente per il turbogetto (EJ.P.C.).

1.5.3 System Design Responsibility (S.D.R.)

Si identifica, nell'ambito delle procedure internazionali EFESP / EJ-z, con la E(J).P.C. responsabile del progetto e dello sviluppo di un determinato sistema del velivolo F/TF-2000A. Opera per conto della D.R.S.

1.5.4 NATO Eurofighter and Tornado Development, Production and Logistic Management Agency (NETMA)

E' l'Agenzia Intergovernativa che gestisce i programmi EF 2000 (e Tornado) per conto ed in nome delle Nazioni Partecipanti.

1.5.5 Eurofighter Engineering Support Procedure/Eurojet Procedure (EFESP / EJ-z)

Norme che descrivono il processo, in ambito internazionale, per la preparazione e l'implementazione di documentazione tecnica peculiare del programma EF 2000.

Ai fini della presente Norma verranno trattate le Repair Instructions (R.I.) e le seguenti Technical Instructions (T.I.):

- a) Technical Warning (T.W.);
- b) Special Technical Order - Inspection (S.T.O.-I.);
- c) Special Technical Order - Configuration (S.T.O.-C.);
- d) Special Flight Instruction (S.F.I.);
- e) Operational Occurrence Report (O.O.C.R.).

Tali documenti sono descritti al successivo § 2.

1.5.6 Request & Response Tool (R&R) o strumento informatico sostitutivo

E' uno strumento informatico quadrinazionale sviluppato per il Sistema d'Arma EF 2000 con cui vengono inoltrate richieste in merito alle eventuali problematiche tecniche-logistiche e di controllo configurazione riscontrate durante il servizio, per gestire le attività inerenti alla risoluzione delle varie problematiche, per fornire risposte e per distribuire informazioni e provvedimenti tecnici agli utilizzatori. Mediante accordo tra le parti, il R&R Tool è utilizzato in misura ridotta per il motore EJ200.

1.5.7 Sigle Peculiari per il programma EF 2000

Ai fini della presente Norma valgono tutte le sigle presenti nella P.T. AER.Q-2010 (Rif. 3) e nella AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) con l'aggiunta delle seguenti abbreviazioni peculiari:

C.A.	Contract Annex
C.D.	Change Decision
M.C.P.	Modification Change Proposal
C.R.	Change Request
C.S.D.B.	Common Source Data Base
D.M.	Data Module
E.D.R.	Engineering Design Responsibility
EF	Eurofighter GmbH
EFESP	Eurofighter Engineering Support Procedure
EISMO	Eurofighter In Service Maintenance Optimisation
EJ	Eurojet GmbH
EJ-z	Eurojet Support Procedure
E(J).P.C.	Eurofighter Partner Company / Eurojet Partner Company
E.P.C.	Eurofighter Partner Company
EJ.P.C	Eurojet Partner Company
EMAR	European Military Airworthiness Requirements
F.M.C.	Future Modifications Contract
G.G.S.	Gruppo Gestione Software (Com. Log. 1 ^a Div. Pratica di Mare)
I.D.R.	Installation Design Responsibility
I.E.S.T.	International Eurofighter Support Team
I.T.	Istruzione Tecnica
I.T.P.	Istruzione Tecnica Preliminare
I.T.P.R.	Istruzione Tecnica Preliminare di Riparazione
L.I.C.	Limite Impiego Calendariale
L.O.F.	Limite Ore di Funzionamento

M.F.C.	Manufacturer Code
NETMA	NATO EF2000 & Tornado Development, Production & Logistics Management Agency.
N.S.O.	National Support Organization (IT N.S.O.)
N.T.	Nota Tecnica
O.O.C.R.	Operational Occurrence Report
ORD	Codice d'Ordine del P/N
O.S.	Operational Supplement
P.M.T.D.	Proposta di Modifica Tecnica Ditta
P.M.T.D.I	Proposta di Modifica Tecnica Ditta Interim
P.T.A.R.	Prescrizione Tecnica Applicativa Riparazione
Q.N.A.	Quantity per Next higher Assembly (indica la quantità di P/N installata nel complessivo superiore)
RCMA	Reliability Centered Maintenance Analysis
R.f.P.	Request for Proposal
R&R Tool	Request and Response Tool
S.D.R.	System Design Responsibility
S.F.I.	Special Flight Instruction
S.M.R.	Source Maintenance Recoverability (indica la politica manutentiva richiesta dal cliente)
S.S.	Safety Supplement
S.T.O.-C.	Special Technical Order – Configuration
S.T.O.-I.	Special Technical Order - Inspection
T.A.	Task Agreement
T.C.A.	Time Cycle Indicator
T.I.	Technical Instruction
T.P.	Task Proposal
T.W.	Technical Warning
U.M.	Unit of Measure (unità di fornitura del P/N)

2. FORMATI E DOCUMENTAZIONE PREVISTI DALLE PROCEDURE INTERNAZIONALI

Ai fini della presente Norma l'Autorità Tecnica Nazionale deputata alla gestione di tutta la documentazione riportata nei successivi sottoparagrafi si identifica con la D.A.A.A.

In particolare, la Divisione Competente (D.C.) della D.A.A.A., individuata in accordo all'Allegato "D", valuta, accetta ed eventualmente emette gli S.T.O.-C e le S.F.I., avvalendosi del 1° R.M.V. per gli S.T.O.-C. e del C.S.V. per le S.F.I., al fine di ottenere un parere tecnico che dovrà essere fornito in tempi compatibili con quelli previsti dalle procedure internazionali (EFESP / EJ-z).

Come stabilito da apposito Decreto Dirigenziale (Rif. 9) emesso dal Direttore della D.A.A.A., al Direttore del 1° R.M.V. di Cameri viene delegata la competenza della valutazione, accettazione e l'eventuale emissione di T.W. e S.T.O.-I.

Per quanto riguarda le Repair Instructions (R.I.), in accordo ai documenti ai Riff. 14, 15, 16, 17, 18 e 20, l'approvazione della Minor R.I. da un punto di vista di aeronavigabilità è delegata alla SDR/Lead EPC per la parte di propria

competenza (fatto salvo il rilascio dei necessari privilegi da parte dell'Autorità Nazionale competente). Per le Major R.I., invece, la certificazione internazionale è di competenza della National Airworthiness Authority della Nazione a cui appartiene la SDR/Lead EPC che emette la R.I., ma comunque il riconoscimento in ambito nazionale di tale certificazione è sempre devoluto alla D.A.A.A. (maggiori informazioni relative alle Repair Instruction possono essere reperite al § 2.2.6 della presente Norma).

La documentazione ed i formati riconosciuti nell'ambito del programma internazionale EF 2000 sono i seguenti:

2.1 MODIFICATION CHANGE PROPOSALS (MCP)

Le modifiche alla configurazione approvata del velivolo F/TF-2000A possono essere introdotte attraverso i seguenti annessi contrattuali:

- contratto PI Production - CA22 (Rif. 7) (EF e EJ);
- contratto Future Modification Contract (FMC) C#4 - CA2, CA3 e CA25 (Rif. 8) (EF).

Tali annessi contrattuali definiscono la Modification Change Proposal (M.C.P.) come il documento attraverso il quale l'Industria propone una variazione della configurazione approvata dei velivoli. Tali variazioni configurative possono inoltre essere richieste dalle Nazioni, per il tramite dell'Agenzia NETMA, mediante l'emissione di una R.f.P. (EF) o di una C.R. (EJ).

La modifica configurativa prevista da una M.C.P. diviene applicabile, previa accettazione preliminare della stessa da parte delle singole Nazioni (o di NETMA su delega delle Nazioni), attraverso l'emissione da parte dell'Agenzia NETMA dei seguenti documenti:

- Change Decision (C.D.) per quanto riguarda le M.C.P. previste dal contratto PI Production;
- Task Agreement (T.A.), per quanto riguarda le M.C.P. incluse nei Task di Embodiment Preparation previsti dal contratto FMC C#4.

Per quanto riguarda IT, la M.C.P. viene accettata dalla 1^a Divisione della D.A.A.A. che, per la sua valutazione, si avvarrà del parere tecnico/logistico del Comando Logistico/1° R.M.V. e del parere operativo dello SMA 4° Reparto – Ufficio di Programma.

All'atto dell'approvazione di una M.C.P., qualora necessario ai fini di controllo della configurazione del Sistema d'Arma EF 2000, le E(J).P.C. Nazionali provvederanno alla sua conversione in una Proposta di Modifica Tecnica Ditta (P.M.T.D.) in accordo alla priorità concordata tra il 1° R.M.V. e la D.C. della D.A.A.A.

Le E(J).P.C. Nazionali dovranno raccogliere, coordinare e verificare la disponibilità di tutti gli elementi necessari per preparare una P.M.T.D., avendo cura di renderla applicabile alla flotta nazionale. E' responsabilità della E(J).P.C. Nazionale assicurarsi che tutte le informazioni necessarie siano disponibili in tempo utile a consentire l'emissione della P.M.T.D. nel rispetto della programmazione concordata (rif § 4.2 della presente Norma).

2.2 TECHNICAL / REPAIR INSTRUCTION (T.I. / R.I.)

Le procedure internazionali EFESP n.2.5, 2.6 ed EJ-z n.665 definiscono le modalità di preparazione, presentazione, valutazione ed accettazione di provvedimenti tecnici cautelativi/correttivi applicabili ad un determinato Articolo di Configurazione.

I suddetti provvedimenti tecnici, denominati Technical Instructions (T.I.) e Repair Instruction (R.I.), sono preparati dalle Ditte Responsabili di Sistema (S.D.R./E.D.R./I.D.R.) o dalle Nazioni e distribuiti a tutte le Nazioni operanti con il Sistema d'Arma EF 2000.

Le T.I./R.I. vengono trasmesse e gestite tramite il sistema informatico R&R Tool. Nello specifico, le T.I. possono essere delle seguenti tipologie:

- Technical Warning (T.W.)
- Special Technical Order - Configuration (S.T.O.-C.)
- Special Technical Order - Inspection (S.T.O.-I.)
- Special Flight Instruction (S.F.I.)
- Operational Occurrence Report (O.O.C.R.)

Le T.I./R.I. rientrano, alla luce di quanto previsto dalla Norma AER(EP).00-00-5 al §5, nella definizione di Prescrizioni Non di Armaereo (P.N.A.).

NOTA

Tutte le T.I. equiparate a Istruzioni Nazionali ad azione immediata/urgente, per le quali vi sia la necessità di applicare la P.T.A. "Ombrello", saranno distribuite ai Reparti Operativi dal 1° RMV su base di necessità.

2.2.1 Technical Warning (T.W.)

Il Technical Warning è un provvedimento emesso quando è necessario fornire un'avvertenza al personale che elimini un rischio alla sicurezza. In alcuni casi esso potrà anche dettagliare un'azione di rimedio che non comporta modifiche della configurazione di un a.c.

Il T.W. è valutato ed accettato/rigettato dal 1° R.M.V., cui compete la valutazione e l'approvazione/rigetto dei T.W. emessi dalle Nazioni/Ditte S.D.R. di sistema, in base ad apposito Decreto Dirigenziale (Rif. 9).

NOTA

Nel caso in cui è l'Autorità Tecnica Nazionale ad emettere un T.W. sulla base delle segnalazioni provenienti dalla F.A, per la preparazione dello stesso potrebbe essere richiesto supporto alla E(J).P.C. Nazionale competente

Alla ricezione di un T.W., il 1° R.M.V. procederà come di seguito indicato:

- a) valuta il documento e notifica (mediante la "National Response to a T.I." trasmessa tramite R&R Tool) la posizione nazionale in merito, in accordo a quanto previsto dalle EFESP / EJ-z applicabili;
- b) qualora il T.W. prescriva un'azione di rimedio e tale provvedimento sia applicabile alla flotta nazionale, ne dispone l'introduzione mediante l'emissione di una apposita I.T. / I.T.P. / N.T.;

- c) qualora il T.W. contenga solo un “warning”, senza raccomandare alcuna azione immediata, notifica agli indirizzi previsti dalle EFESP / EJ-z la posizione nazionale in merito. Tale posizione deve riassumere le informazioni disponibili o da acquisire mediante l’emissione di una I.T. / I.T.P. / N.T. di controllo della flotta;
- d) in caso di rigetto di T.W. deve fornire esaurienti motivazioni inviandole nella National Response come previsto nelle EFESP / EJ-z applicabili.

NOTA

Si sottolinea che l’Ente di Forza Armata, responsabile della Certificazione Tecnica Operativa, dovrà analizzare il TW anche tenendo conto dell’impatto del suo contenuto sui velivoli che si trovano nella condizione Fuori Configurazione Standard, in accordo a quanto previsto dalla AER(EP).P-9 (Rif. 19) e sulla relativa manualistica emanata dalla Forza Armata.

Nel caso in cui sia necessario rendere immediatamente applicabile un T.W., l’Autorità Tecnica Nazionale (D.A.A.A. o ente delegato) potrà avvalersi della P.T.A. “Ombrello” AER.1F-F-2000A/TF-2000A-00-248 (Rif. 12), in accordo al Par. 5.1 della presente Norma.

2.2.2 Special Technical Order - Inspection (S.T.O.-I.)

Lo Special Technical Order - Inspection è un provvedimento temporaneo urgente, emesso dalle Nazioni / Ditte S.D.R. di sistema in accordo alle EFESP / EJ-z per disporre un’attività ispettiva o manutentiva.

Lo S.T.O.-I. è valutato ed accettato/rigettato dal 1° R.M.V., cui compete la valutazione e l’approvazione/rigetto degli S.T.O.-I. emessi dalle Nazioni/Ditte S.D.R. di sistema, in base ad apposito Decreto Dirigenziale (Rif. 9).

NOTA

Nel caso in cui è l’Autorità Tecnica Nazionale ad emettere uno S.T.O.-I. sulla base delle segnalazioni provenienti dalla F.A, per la preparazione dello stesso potrebbe essere richiesto supporto alla E(J).P.C. Nazionale competente.

Alla ricezione di uno S.T.O.-I., tramite R&R Tool, il 1° R.M.V. procederà come di seguito indicato:

- a) valuta il documento e notifica (mediante la National Response to a T.I. trasmessa tramite R&R Tool) la posizione nazionale in merito, in accordo a quanto previsto dalle EFESP / EJ-z applicabili;
- b) qualora il provvedimento sia applicabile alla flotta nazionale ne dispone l’introduzione tramite apposita indicazione nella National Response cui seguirà l’emissione di una I.T. / I.T.P. / N.T. In alternativa, valutati i contenuti dello S.T.O.-I., il 1° R.M.V. può anche proporre alla D.C. della D.A.A.A. di richiedere alla E(J).P.C. Nazionale competente la preparazione di una P.M.T.D. / P.M.T.D.I.
- c) in caso di rigetto di S.T.O.-I., deve fornire esaurienti motivazioni inviandole nella National Response come previsto nelle EFESP / EJ-z applicabili.

NOTA

Si sottolinea che l'Ente di Forza Armata, responsabile della Certificazione Tecnica Operativa, dovrà analizzare lo S.T.O.-I. anche tenendo conto dell'impatto del suo contenuto sui velivoli che si trovano nella condizione Fuori Configurazione Standard, in accordo a quanto previsto dalla AER(EP).P-9 (Rif. 19) e sulla relativa manualistica emanata dalla Forza Armata.

Nel caso in cui sia necessario rendere immediatamente applicabile uno S.T.O.-I., l'Autorità Tecnica Nazionale (D.A.A.A. o ente delegato) potrà avvalersi della P.T.A. "Ombrello" AER.1F-F-2000A/TF-2000A-00-248 (Rif. 12), in accordo al Par. 5.1 della presente Norma.

2.2.3 Special Technical Order - Configuration (S.T.O.-C.)

Lo Special Technical Order - Configuration è emesso in accordo alle EFESP / EJ-z per anticipare l'adozione di un provvedimento tecnico di modifica della configurazione che sarà successivamente formalizzato con un'apposita M.C.P.

Lo S.T.O.-C. è valutato ed accettato/rigettato dalla D.C. della D.A.A.A. mediante la National Response to a T.I. in accordo a quanto previsto dalle EFESP / EJ-z applicabili.

NOTA

Nel caso in cui è l'Autorità Tecnica Nazionale ad emettere uno S.T.O.-C. sulla base delle segnalazioni provenienti dalla F.A, per la preparazione dello stesso potrebbe essere richiesto supporto alla E(J).P.C. Nazionale competente

Alla ricezione di uno S.T.O.-C., gli Enti e le Ditte interessate procederanno come di seguito indicato:

- a) il 1° R.M.V. analizza il documento e trasmette le proprie considerazioni alla D.C. della D.A.A.A., eventualmente coordinate in precedenza con il Gruppo Gestione Software (G.G.S.) di Pratica di Mare nei casi di particolari implicazioni software. Inoltre, previo coordinamento con la D.C. della D.A.A.A., può emettere una I.T. / I.T.P. / N.T. contenente azioni a carattere cautelativo in anticipo alle istruzioni che verranno eventualmente prescritte dalla D.A.A.A. con una P.T.A./P.T.A.I.;
- b) la D.C. della D.A.A.A., visti i pareri/commenti espressi dal 1° R.M.V. ed a seguito di una propria valutazione, provvederà alla formale accettazione/rigetto dello S.T.O.-C., che verrà trasmessa via R&R Tool alla Ditta S.D.R. di sistema, in accordo alle EFESP / EJ-z applicabili. Tramite apposita indicazione riportata nel "National Response to a T.I.", la D.A.A.A. potrà richiedere alla E(J).P.C. Nazionale competente la preparazione di una P.M.T.D.I. per disporre l'applicazione del provvedimento alla flotta nazionale;
- c) in caso di rigetto di S.T.O.-C. la D.C. della D.A.A.A. dovrà fornire esaurienti motivazioni inviandole nella National Response come previsto nelle EFESP / EJ-z applicabili.

NOTA

Si sottolinea che l'Ente di Forza Armata, responsabile della Certificazione Tecnica Operativa, dovrà analizzare lo S.T.O.-C. anche tenendo conto dell'impatto del suo contenuto sui velivoli che si trovano nella condizione Fuori Configurazione Standard, in accordo a quanto previsto dalla AER(EP).P-9 (Rif. 19) e sulla relativa manualistica emanata dalla Forza Armata.

Nel caso in cui sia necessario rendere immediatamente applicabile uno S.T.O.-C., l'Autorità Tecnica Nazionale (D.A.A.A. o ente delegato) potrà avvalersi della P.T.A. "Ombrello" AER.1F-F-2000A/TF-2000A-00-248 (Rif. 12), in accordo al Par. 5.1 della presente Norma.

2.2.4 Special Flight Instruction (S.F.I.)

La Special Flight Instruction (S.F.I.) è un provvedimento emesso in accordo alle EFESP / EJ-z quando è necessaria un'avvertenza agli equipaggi, introducendo limitazioni operative urgenti ai manuali di volo, per garantire la sicurezza del velivolo, dell'equipaggio e del personale durante l'attività di volo e/o a terra.

Si sottolinea che il contenuto della S.F.I. viene immediatamente recepito da S.S. o O.S. emessi dalla E.P.C. Nazionale, in accordo a quanto stabilito dalla D.A.A.A. nella lettera a (Rif. 5), fatto salvo quanto descritto nel seguente punto a). Successivamente la S.F.I. viene valutata dalla D.C. della D.A.A.A. secondo quanto descritto nel seguente punto c).

NOTA

Nel caso in cui sia necessario rendere immediatamente applicabile una S.F.I., l'Autorità Tecnica Nazionale (D.A.A.A. o ente delegato) potrà avvalersi della P.T.A. "Ombrello" AER.1F-F-2000A/TF-2000A-00-248 (Rif. 12), in accordo al Par. 5.1 della presente Norma.

NOTA

Nel caso in cui è l'Autorità Tecnica Nazionale ad emettere una S.F.I. sulla base delle segnalazioni provenienti dalla F.A, per la preparazione della stessa potrebbe essere richiesto supporto alla E(J).P.C. Nazionale competente.

Alla ricezione di una S.F.I., gli Enti e la E.P.C Nazionale procederanno come di seguito indicato:

- a) la E.P.C. Nazionale competente preparerà immediatamente uno o più Supplementi di Sicurezza (S.S.) o Supplementi Operativi (O.S.), in accordo alla Norma AER(EP).P-104 (Rif. 4), atti a disporre l'introduzione delle istruzioni prescritte dalla S.F.I. nei Manuali Tecnici applicabili, secondo il principio ribadito con la lettera a (Rif. 5).

I suddetti S.S. o O.S. dovranno essere trasmessi nel più breve tempo possibile ai Reparti Operativi e alla D.C. della D.A.A.A., utilizzando lo strumento ritenuto più idoneo (compatibilmente con la classifica del documento), in anteprima rispetto alla distribuzione ufficiale.

Qualora la E.P.C. Nazionale ritenga non necessario emettere un S.S. o un O.S., o reputi necessario ritardarne l'emissione, dovrà darne immediata comunicazione alla D.C. della D.A.A.A. e al C.S.V., esplicitando le proprie valutazioni in merito.

- b) il C.S.V. dovrà effettuare una analisi della S.F.I., verificando l'applicabilità della stessa alla flotta nazionale ed accertando altresì la sussistenza di condizioni generali d'esercizio analoghe a quelle che hanno determinato l'emissione della S.F.I. Valuterà inoltre anche l'eventuale comunicazione fornita in merito dalla E.P.C. nazionale, con la quale potrebbe essere chiamato a collaborare per la stesura di un S.S. o di un O.S.. A seguito della suddette analisi, il C.S.V. fornirà le proprie raccomandazioni alla D.C. della D.A.A.A.

La D.A.A.A. potrà inoltre eventualmente richiedere una valutazione della S.F.I. al 1° R.M.V. / G.G.S. nei casi di particolari azioni ispettive/manutentive e/o implicazioni software;

NOTA

Si sottolinea che l'analisi del C.S.V. dovrà anche tenere conto dell'impatto delle istruzioni contenute nella S.F.I. per quanto riguarda l'utilizzo dei velivoli che si trovano nella condizione Fuori Configurazione Standard, in accordo a quanto previsto dalla AER(EP).P-9 (Rif. 19) e sulla relativa manualistica emanata dalla Forza Armata.

- c) la D.C. della D.A.A.A., visti i commenti espressi dal C.S.V. (e gli eventuali commenti espressi dal 1° R.M.V. e dal G.G.S.) ed a seguito di una propria valutazione, in accordo alle EFESP / EJ-z applicabili provvederà alla formale accettazione/rigetto e trasmissione del National Response alla S.F.I.

In caso di rigetto della S.F.I., la D.C. della D.A.A.A. dovrà fornire esaurienti motivazioni nella National Response in accordo alle EFESP / EJ-z applicabili.

La S.F.I. dovrà essere registrata nella Parte III – Limitazioni Operative (DP-5069-EF2000-III/d) del Libretto Rapporti di Volo e Registro della Manutenzione dell'Aeromobile (DP-5069-EF2000). Successivamente all'emissione dei relativi S.S. o O.S. da parte della E.P.C. Nazionale competente ed all'accettazione della S.F.I. da parte della D.C. della D.A.A.A., le suddette registrazioni dovranno essere rimosse, annotandovi gli estremi dei S.S. o O.S. scaturiti dalla S.F.I.

NOTA

In Allegato "F" alla presente Norma, è stato inserito un diagramma di flusso che rappresenta in maniera grafica semplificata i processi da seguire per la gestione/introduzione della S.F.I.

2.2.5 Operational Occurrence Report (O.O.C.R.)

Un O.O.C.R. ha come scopo fondamentale quello di fornire uno scambio rapido di informazioni tra le Nazioni che utilizzano il Sistema d'Arma EF 2000 e le E(J).P.C., riguardanti gli eventi che coinvolgono il velivolo, il motore o l'AGE, i quali possono anche interessare la sicurezza in volo e/o terra ma che non giustificano l'emissione immediata di provvedimenti (ad esempio, un T.W. o uno S.T.O.).

Essendo uno strumento puramente informativo, che non implica l'esistenza di un rischio immediato alla sicurezza, alla ricezione di un O.O.C.R., nessuna azione è richiesta da parte degli Enti e delle Ditte interessate.

2.2.6 Repair Instructions (R.I.)

Nell'ambito dell'implementazione del documento EMAR21 nel programma EF2000 (decisa a livello Ministeriale) ed a seguito della formalizzazione del Technical Agreement for the Mutual Recognition (Rif. 14), le Autorità di Airworthiness delle 4 Nazioni Partner partecipanti al programma hanno rilasciato alle rispettive EPC nazionali la Military Design Organization Approval (MDOA) ed i relativi privilegi previsti dall'EMAR21 per quanto riguarda la classificazione delle Changes to Military Type Certificate (EMAR 21 Subpart D) e delle Repairs (EMAR 21 Subpart M). Da tali privilegi, come dettagliato nei suddetti Riff. 15, 16, 17, 18 e 20, derivano anche alcune obbligazioni sulle Ditte in materia di Continued Airworthiness e di certificazione delle modifiche e delle riparazioni classificate Minor, mentre per quelle classificate Major, la responsabilità della certificazione rimane a carico della Autorità Nazionale di Airworthiness (D.A.A.A.). Per quanto riguarda le procedure per implementare una modifica ad un Articolo di Configurazione, il riferimento rimane la norma generale AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) già citata in precedenza, mentre la certificazione e l'introduzione degli schemi di riparazione al momento non viene al momento regolata da alcuna Norma Generale della D.A.A.A.

Pertanto, in attesa della emissione di una normativa generale emanata dalla D.A.A.A., che recepisca i requisiti relativi alle Riparazioni inclusi nel documento EMAR21 (e conseguentemente nella AER(EP).P-21), la presente normativa peculiare si prefigge di fornire una linea guida valida per il programma EF 2000 sulla base dell'attuale quadro normativo costituito dalle norme e documenti a Riff. 15, 16, 17, 18 e 20.

Per quanto sopra, l'obiettivo del presente paragrafo è disciplinare la richiesta, la gestione, l'approvazione, l'introduzione e la registrazione delle Repair Instructions, per gli scopi peculiari del programma EF 2000.

Appare opportuno osservare che, a seguito dell'implementazione nel programma EF 2000 della Subpart M del documento EMAR21, gli schemi di riparazione da introdurre sui velivoli F/TF-2000A devono essere soggetti ad una Repair Design Approval (in caso di variazione del Approved Type Design) e pertanto sono assimilabili a modifiche applicabili sulla singola Matricola Militare velivolo.

Le Repair Instructions, nel programma EF 2000, possono essere sviluppate, qualificate e certificate per effetto e/o attraverso i seguenti documenti/procedure riconosciuti a livello internazionale:

- EFESP n.2.6 ed EJ-z n.665 (Rif. 6);
- Technical Agreement for the Mutual Recognition between DEU, ESP, GBR and ITA in relation to the Eurofighter Typhoon Programme (Rif. 14);
- EMAR 21 Subpart M - riconosciuta in ambito nazionale dalla AER(EP).P-21 limitatamente ai nuovi programmi, ma comunque applicabile al Programma EF 2000 in ragione della decisione presa a livello Ministeriale dalle 4 Nazioni partecipanti (Rif. 15);
- HBK-J-0-E-1049 - EUROFIGHTER EMAR 21 Guidelines Handbook (Rif. 16);

- R-J-0-E-1737 - EMAR 21 Definition of Major and Minor Repairs (Rif. 17);
- MDOA Management Plan – Repair Addendum Document (Rif. 20).

Tali documenti definiscono la Repair come l'eliminazione di un danno e/o il ripristino di una condizione di aeronavigabilità successivamente al rilascio iniziale del prodotto da parte del produttore (Initial Airworthiness).

Gli stessi documenti specificano anche che, ogni eliminazione di un danno che preveda la sostituzione integrale di parti o componenti, senza la necessità di svolgere un'attività di progettazione dedicata, deve essere considerata un'operazione manutentiva e non una riparazione.

Per quanto sopra dobbiamo considerare le Repairs Instructions come documenti attraverso i quali l'Industria stabilisce le operazioni da compiere allo scopo di ripristinare la aeronavigabilità/funzionalità di uno o più componenti del velivolo, dopo che lo stesso sia rimasto danneggiato e non sia possibile portare a termine la sostituzione integrale della parte danneggiata, ripristinando la conformità del velivolo al design originale approvato.

In pratica, quindi, l'Industria, attraverso una Repair Instruction, definisce una variazione al progetto originale della parte o del componente interessato. Tale variazione sarà quindi applicata alla singola Matricola Militare velivolo che risulta interessata dall'evento che ha provocato il danno da riparare (Single o Individual Repair).

Laddove, invece, la Repair Instruction possa essere applicabile ad un ampio numero di matricole/componenti o addirittura a tutti gli esemplari in una determinata configurazione di partenza (*baseline*), la stessa sarà identificata come "*General Repair*" e andrà ad alimentare il corrispondente Repair Manual.

In tale contesto, una Repair Instruction dovrà descrivere tutte le operazioni necessarie per eliminare il danno e le raccomandazioni/prescrizioni su come utilizzare l'item danneggiato successivamente alla riparazione, inclusive di eventuali limitazioni operative da adottare sulla singola Matricola Militare o sul singolo componente.

La variazione al progetto originale prevista da una Repair Instruction (inclusa l'adozione delle eventuali limitazioni operative che ne derivano) diviene, pertanto, esecutiva, previa accettazione preliminare della stessa da parte della Nazione richiedente.

Da tale quadro appare evidente che anche ogni Repair Instruction necessita di essere certificata dalla Autorità di Aeronavigabilità competente, alla pari di una qualsiasi Modifica e, come tale, debba essere anche opportunamente registrata a seguito della sua introduzione su un velivolo.

Pertanto, l'implementazione pratica di quanto sopra esposto, farà sì che:

- ogni Repair Instruction classificata dall'Industria come MINOR sarà accettata dal 1° R.M.V., in quanto gli aspetti di certificazione al volo (Aeronavigabilità) sono stati garantiti dalla Ditta S.D.R./Lead EPC che l'ha elaborata, nell'ambito dei privilegi EMAR21 rilasciati dall'Autorità Nazionale competente;
- ogni Repair Instruction classificata dall'Industria come MAJOR (certificata internazionalmente dalla National Airworthiness Authority della Nazione a cui appartiene la S.D.R./Lead EPC che la emette), sarà accettata dalla D.A.A.A., la quale dovrà provvedere alla certificazione nazionale della stessa attraverso

i propri Subject Matter Experts (S.M.E.) nominati in accordo alla Norma AER(EP).P-1-1.

All'atto dell'accettazione di una Repair Instruction sarà inoltre necessario espletare le seguenti attività allo scopo di mantenere adeguata tracciabilità dell'introduzione della stessa sulla singola Matricola Militare velivolo:

- MINOR Repair – emissione di una Istruzione Tecnica Preliminare di Riparazione (I.T.P.R.) da parte del 1° R.M.V.;
- MAJOR Repair – emissione di una Proposta di Modifica Tecnica Ditta (P.M.T.D.) o Proposta di Modifica Tecnica Ditta Interim (P.M.T.D.I.) da parte della E(J).P.C. Nazionale competente, da convertire in una Prescrizione Tecnica Applicativa Riparazione (P.T.A.R.) da parte della D.A.A.A.

3. ISTRUZIONI TECNICHE NAZIONALI EMESSE DALLA F.A. (I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.)

Per disporre l'adozione sulla flotta nazionale dei provvedimenti tecnici prescritti dalle T.I. e R.I., oltre alle P.T.A. / P.T.A.I., è riconosciuta anche la seguente Documentazione Tecnica Nazionale che sarà preparata e prodotta sotto la diretta responsabilità del 1° R.M.V., a seguito di apposito Decreto Dirigenziale (Rif. 9) emesso dal Direttore della D.A.A.A.:

- Istruzione Tecnica Preliminare (I.T.P.)
- Istruzione Tecnica (I.T.)
- Nota Tecnica (N.T.)
- Istruzione Tecnica Preliminare di Riparazione (I.T.P.R.)

Mediante tali documenti tecnici è anche possibile anticipare informazioni relative a Manuali Tecnici Non Operativi, ad esempio tramite la trasmissione di Data Module (D.M.) già rilasciati nel Common Source Data Base dalle Ditte E.P.C., previa valutazione e verifica dell'effettiva applicabilità del D.M. stesso alla flotta nazionale da parte della E(J).P.C. Nazionale competente. Successivamente all'aggiornamento dei Manuali Tecnici interessati da parte della E(J).P.C. Nazionale, la validità del suddetto documento tecnico dovrà decadere (vedere Par. 3.6).

Il 1° R.M.V., in aggiunta alla possibilità di anticipare informazioni relative a Manuali Tecnici non Operativi, può richiedere alla D.C. della D.A.A.A. che la E(J).P.C. Nazionale competente emetta un Supplemento Operativo (O.S.).

Le I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T. potranno essere emesse anche a fronte di documentazione diversa dalle T.I. quali:

- informazioni trasmesse dalle ditte EF / EJ / S.D.R. tramite il sistema R&R Tool, in accordo alle procedure internazionali EFESP / EJ-z;
- informazioni formalizzate dalla E(J).P.C. Nazionale mediante Nota Tecnica IT NSO o analoga documentazione;
- informazioni disponibili presso le E(J).P.C. Nazionali, quali ad esempio Draft IPL;

- Repair Instructions elaborate dalle ditte S.D.R./Lead EPC per riparazioni classificate Minor.

NOTA

La E(J).P.C. Nazionale, alla ricezione di una I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T., è tenuta a verificare la necessità di inserirne il contenuto nelle pubblicazioni applicabili di propria competenza e fornire, agli Enti di seguito elencati, una comunicazione scritta delle proprie determinazioni:

- D.A.A.A. - 1^a Divisione
- D.A.A.A. - D.C. (se diversa dalla 1^a Divisione)
- Comando Logistico A.M - 2^a Divisione;
- U.T.T. Competente;
- 1° R.M.V. - Direzione Tecnico-Logistica

NOTA

Si precisa che le I.T. / I.T.P. / N.T. non rappresentano documentazione tecnica atta a determinare un cambio di configurazione del Sistema d'Arma e pertanto la loro esecuzione non richiede espressamente la compilazione della cartolina TO-3 / TO-5 prevista dalla Norma AER(EP).00-00-5 (Rif. 1).

Al contrario, la I.T.P.R. (vedi §3.4) che introduce una variazione al Type Design approvato, dovrà sempre prevedere la compilazione della cartolina TO-3 / TO-5.

3.1 ISTRUZIONE TECNICA PRELIMINARE (I.T.P.)

Con il documento (in lingua italiana) denominato I.T.P. sono disposti provvedimenti *una-tantum* come di seguito indicato:

- azioni a carattere cautelativo, definite a fronte di raccomandazioni contenute nei T.W. e S.T.O.-I. o a seguito di Segnalazione Inconvenienti e/o di Inconvenienti di Volo (Rif. 2) previo coordinamento con la D.A.A.A.;
- azioni a carattere cautelativo, definite anche a fronte di raccomandazioni contenute negli S.T.O.-C. o nelle S.F.I., previo coordinamento con la D.A.A.A.;
- controlli sulla flotta allo scopo di acquisire ulteriori elementi di informazione per successive analisi/azioni.

Il formato standard della I.T.P. è riportato in Allegato "C" alla presente Norma.

La validità del documento cessa con la scadenza dei limiti di tempo indicati nella I.T.P. e con l'applicazione del provvedimento su tutti gli a.c. interessati.

3.2 ISTRUZIONE TECNICA PRELIMINARE DI RIPARAZIONE (I.T.P.R.)

Con il documento (in lingua italiana) denominato I.T.P.R., la Forza Armata ha la facoltà di fornire le procedure e le istruzioni necessarie per introdurre una Repair Instruction (fonte R&R Tool o Nota Tecnica IT NSO) veicolate attraverso la E(J).P.C. Nazionale o la S.D.R./Lead EPC, allo scopo di tracciare

opportunamente l'introduzione della riparazione stessa sulle Matricole Militari velivolo interessate.

Il documento è denominato Istruzione Tecnica Preliminare di Riparazione (I.T.P.R.) per differenziarlo dalla I.T.P. descritta al § 3.1. Si precisa inoltre che mediante una I.T.P.R. è possibile disporre riparazioni applicabili a più velivoli, allo scopo di intervenire sulla medesima tipologia di danneggiamento, oppure riparazioni generiche presenti nel Manuale delle Riparazioni.

La I.T.P.R. può essere utilizzata solo per documentare l'introduzione di riparazioni classificate Minor e già certificate dalla S.D.R./Lead EPC che le ha emesse, nell'ambito dei privilegi EMAR21 rilasciati dall'Autorità Nazionale competente.

La redazione e l'aggiornamento del formato standard della I.T.P.R. è sotto la diretta responsabilità del 1° R.M.V.

Il formato standard della I.T.P.R. è riportato in Allegato "C" alla presente Norma.

3.3 ISTRUZIONE TECNICA (I.T.)

Con il documento (in lingua italiana) denominato I.T. sono disposti provvedimenti ispettivi ripetitivi che si associano alla documentazione di seguito indicata:

- T.W. e S.T.O.-I., oppure a seguito di S.I. e/o di Inconvenienti di Volo
- S.T.O.-C. o S.F.I., previo coordinamento con la D.A.A.A.

Qualora la E(J).P.C. Nazionale presenti adeguata documentazione tecnica, non ancora formalizzata tramite R&R Tool, è possibile l'emissione di una I.T. che anticipi le prescrizioni che saranno successivamente oggetto di una T.I. da parte delle Ditte S.D.R.

Il formato standard della I.T. è riportato in Allegato "C" alla presente Norma.

3.4 NOTA TECNICA (N.T.)

Con il documento (in lingua italiana) denominato N.T., la Forza Armata ha la facoltà di fornire chiarimenti/integrazioni a provvedimenti già consolidati quali I.T. / I.T.P. o chiarimenti a P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I. e ai Manuali Tecnici, purché detti chiarimenti non si discostino dallo spirito del documento originale (es. tempistiche, applicabilità ecc.).

Mediante l'emissione di una N.T. è possibile anticipare informazioni relative al Prontuario delle Ispezioni AER(EP)-1F-F-2000A/TF-2000A-6, qualora la E(J).P.C. Nazionale non sia in grado di fornire un Supplemento Operativo nei tempi richiesti, laddove le modifiche rispetto al manuale in vigore riguardino esclusivamente gli intervalli dei soli task manutentivi/ispettivi (sono pertanto escluse variazioni ai limiti di impiego/vita - LIC/LOF degli a.c.).

Mediante una N.T. è possibile inoltre anticipare informazioni relative al Catalogo Nomenclatore, qualora quest'ultimo risulti non aggiornato (es. nuovi standard di P/N o indicazioni di intercambiabilità).

In ambito IT NSO, la N.T. può anche essere utilizzata per disporre l'applicazione di procedure alternative a quelle definite dai Manuali Tecnici (cosiddette "work

around”), nel caso in cui l’indisponibilità di qualcuno degli elementi di supporto previsti non ne consenta l’applicazione. In tali casi, la procedura alternativa sarà prodotta e sottoscritta dalla E(J).P.C. Nazionale competente.

Il formato standard della N.T. è riportato in Allegato “C” alla presente Norma.

3.5 DISTRIBUZIONE DELLE ISTRUZIONI TECNICHE NAZIONALI EMESSE DALLA F.A.

Le Istruzioni Tecniche Nazionali emesse dalla Forza Armata dovranno essere trasmesse per competenza, utilizzando lo strumento di trasmissione ritenuto più idoneo (compatibilmente con la classifica di segretezza del documento), ai seguenti Enti:

- RR.OO. operanti sul Sistema d’Arma EF 2000
- Comando Logistico A.M. - 1^a Divisione
- Altri Enti a discrezione della F.A.

e, per conoscenza, ai seguenti Enti / Ditte:

- D.A.A.A. 1^a Divisione
- D.A.A.A. – D.C. (se diversa dalla 1^a Divisione)
- Comando Logistico A.M. - 2^a Divisione
- U.T.T. Competente
- S.T.D. Competente
- 13° S.T.D. (se interessato il turbogetto)
- IT - IEST
- Altri Enti a discrezione della F.A.
- E(J).P.C. Nazionale competente

3.6 SOSPENSIONE / ANNULLAMENTO DI UNA I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.

Nel caso in cui si renda necessario sospendere/annullare l’applicazione di una I.T. / I.T.P. / N.T. già emessa ed in corso di introduzione/introdotta, in quanto rivelatasi insoddisfacente/completata, o a seguito dell’aggiornamento della/e pubblicazione/i interessata/e, il 1° R.M.V. dovrà dare tempestiva comunicazione agli Enti/Reparti interessati, riportando la dicitura “SOSPENSIONE”/“ANNULLAMENTO” nei campi “OGGETTO” e “SCOPO” e specificando la motivazione del provvedimento in quest’ultimo campo.

Per quanto riguarda le I.T.P.R., le stesse potranno essere annullate solo a seguito dell’approvazione di una formale MCP, avente identico contenuto tecnico rispetto alla Repair Instruction introdotta con la I.T.P.R. da annullare.

3.7 RIEDIZIONE DI UNA I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.

La riedizione di una I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T. vigente sarà disposto dal 1° R.M.V. ogni qualvolta l’applicabilità, le istruzioni o le procedure in essa contenute necessitino di varianti e/o aggiornamenti.

La I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T. originaria sarà annullata e quella sostitutiva sarà identificata dal medesimo numero, dal numero di edizione e da una nuova data di emissione.

Nel paragrafo "SCOPO", sarà sempre apposta la seguente dicitura:

"Per effetto della presente riedizione la I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) assume la seguente numerazione: IT/RMV1/EFA/xxx Ed.2.

Inoltre, a seconda dei casi, dovrà essere riportata una delle seguenti Note:

"La presente I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) annulla e sostituisce la I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) N° Ed.

Lavoro aggiuntivo è richiesto da questa I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) sugli esemplari sui quali sia stata già applicata la I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) suindicata".

oppure:

"La presente I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) annulla e sostituisce la I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) N° Ed.

Nessun lavoro aggiuntivo è richiesto da questa I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) sugli esemplari a cui sia stata già applicata la I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) suindicata pertanto la presente I.T. (I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.) può essere siglata come PCW".

NOTA

In Allegato "G" alla presente Norma, è stato inserito un diagramma di flusso che rappresenta in maniera grafica semplificata i processi da seguire nella preparazione ed emissione della Documentazione Tecnica Nazionale (I.T. / I.T.P. / N.T.), a partire dai vari documenti fonte applicabili (T.W. e S.T.O.-I.).

NOTA

In Allegato "H" alla presente Norma è stato inserito un diagramma di flusso che rappresenta in maniera grafica semplificata il processo da seguire nella preparazione ed emissione di una I.T.P.R. a partire dalla documentazione fonte applicabile (R.I. Minor).

4. ATTIVITA' DI CONTROLLO DELLA CONFIGURAZIONE

4.1 PRESCRIZIONI TECNICHE DITTA (P.T.D.) / PRESCRIZIONI TECNICHE DITTA INTERIM (P.T.D.I.)

La Prescrizione Tecnica Ditta P.T.D. / P.T.D.I. è il documento tecnico emesso dalla E(J).P.C. Nazionale competente per introdurre una modifica tecnica (per il programma EF 2000 può essere usata anche per introdurre una *Repair*), ovvero per l'esecuzione di prove/controlli e/o fornire istruzioni sugli articoli di configurazione. La P.T.D. / P.T.D.I., la cui procedura di emissione è prevista dal

§2 della AER(EP).00-00-5 (Rif. 1), viene emessa qualora i documenti fonte non rientrino tra i documenti elencati al §4.2 della presente Norma.

4.2 PROPOSTA DI MODIFICA TECNICA DITTA (P.M.T.D.) / PROPOSTA DI MODIFICA TECNICA DITTA INTERIM (P.M.T.D.I.)

Nell'ambito del programma EF 2000, le E(J).P.C. Nazionali, in luogo delle P.T.D. / P.T.D.I., dovranno emettere un documento tecnico denominato Proposta di Modifica Tecnica Ditta (P.M.T.D.) e Proposta di Modifica Tecnica Ditta Interim (P.M.T.D.I.), qualora i documenti fonte rientrino tra i documenti elencati al §4.2.1, §4.2.2 e §4.2.3 della presente Norma, in quanto gli stessi sono già stati discussi ed accettati in ambito internazionale, ovvero emessi dalle S.D.R./Lead EPC ed accettati in ambito nazionale da parte della D.A.A.A.

Anche le *Repair Instructions* classificate MAJOR rientrano tra questi documenti in quanto rispettano i requisiti descritti in precedenza.

Il formato delle P.M.T.D. / P.M.T.D.I. ricalca quello della P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I. descritto in Allegato "A e B" della presente Norma, con l'apposizione in alto a sinistra di ciascuna pagina della dicitura P.M.T.D. / P.M.T.D.I. N°....Ed.....

4.2.1 P.M.T.D. e P.M.T.D.I. fonte Documenti Internazionali

Le P.M.T.D. / P.M.T.D.I. possono essere emesse nei casi in cui ci sia stata l'autorizzazione a procedere attraverso i seguenti documenti internazionali:

- C.D. / T.A. emessi da NETMA, per una modifica tecnica presentata mediante una M.C.P. come descritto al §2.1;
- "National Response to TI" emesso dalla D.C. della D.A.A.A. qualora nello stesso sia esplicitamente richiesta la preparazione di una Istruzione Nazionale come descritto al §2.2;
- Repair Instruction con classifica MAJOR emessa dalla S.D.R./Lead EPC a fronte della richiesta di IT ed approvato dalla D.A.A.A., come descritto al §2.2.5;

Vale la pena evidenziare che al momento le E(J).P.C. non garantiscono il controllo di configurazione delle *Repairs* classificate MAJOR. Pertanto, tale attività ricade sotto la responsabilità dell'Autorità Nazionale, che si servirà eventualmente dei servizi di supporto ingegneristico forniti dalle E(J).P.C. Nazionali competenti per poterla espletare compiutamente.

4.2.2 P.M.T.D. fonte Documento Nazionale WAS/IS

Come previsto dalla Norma AER(EP).00-00-5 al §2.4, una delle caratteristiche della configurazione di un qualsiasi articolo di configurazione di un Sistema d'Arma posto sotto la responsabilità della D.A.A.A. sono i limiti di impiego/vita (LIC/LOF). Pertanto, ogni modifica che intervenga a variare tali limiti deve essere accettata dalla D.C. della D.A.A.A., mediante l'emissione di una apposita P.T.A. avente come fonte una P.T.D.

Per il Programma EF 2000, le attività svolte nell'ambito delle iniziative relative al In-Service Reliability Centered Maintenance Analysis (RCMA) e al Eurofighter In-Service Maintenance Optimisation (EISMO), prevedono il miglioramento/ottimizzazione dei piani manutentivi applicabili al Sistema d'Arma

durante il proprio ciclo di vita o il prosieguo delle attività di qualifica previste dai documenti di specifica. Per effetto di tali attività, le E(J).P.C. periodicamente possono anche proporre variazioni (estensioni / riduzioni / nuove introduzioni) ai limiti di impiego/vita di un Articolo di Configurazione.

Tali variazioni, previa l'avvenuta accettazione da parte delle Nazioni nei forum internazionali preposti allo scopo, determinano, da parte della E.P.C. Nazionale, in questo caso la sola Leonardo (LND), l'emissione di una Nota Tecnica accompagnata dal documento denominato WAS/IS. Quest'ultimo ha lo scopo di anticipare e riepilogare alla F.A. le future modifiche da introdurre al manuale AER(EP).1F-F-2000A/TF-2000A-6 mediante un Supplemento Operativo (O.S.), incluse le eventuali variazioni da apportare ai LIC/LOF degli a.c. interessati.

Il documento WAS/IS riporta in forma tabellare, per ciascun task da modificare, relativo ad un certo S.B.C. del manuale AER.1F-F-2000A/TF-2000A-6, le differenze rispetto ai due stati temporali WAS (pre O.S.) e IS (post O.S.) e deve essere inviato dalla E.P.C. Nazionale ai seguenti Enti:

- D.A.A.A. 1^a Divisione
- D.A.A.A. – D.C. (se riguarda modifiche su a.c. non gestiti dalla 1^a Divisione)
- 1° R.M.V.
- IT - IEST
- Ditta GE-Avio (se riguarda modifiche su a.c. del turbogetto)

Per ciò che riguarda in particolare le proposte di variazione dei limiti di impiego/vita (LIC/LOF) degli a.c., il documento WAS/IS dovrà riportare i riferimenti ai documenti tecnici fonte che giustificano le variazioni proposte e i relativi documenti che ne dimostrano l'accettazione da parte delle Nazioni.

Pertanto, allo scopo di consentire alla D.C. della D.A.A.A. l'emissione di una P.T.A., ogniqualvolta si debba procedere alla introduzione/variazione di un limite di vita/impiego di un a.c., le E(J).P.C. Nazionali coinvolte (sia per il velivolo che per il turbogetto) dovranno provvedere ad emettere una P.M.T.D. avente come fonte il documento WAS/IS di riferimento ed i sopracitati documenti tecnici giustificativi.

Tale P.M.T.D. dovrà essere emessa unicamente per i tasks inseriti nelle sezioni "Replace" o "Replace for Overhaul" del documento WAS/IS (considerando l'Overhaul alla stessa stregua di un nuovo limite di vita), i quali riguardano gli a.c. interessati dal nuovo limite di impiego/vita e provvisti di E.R.C./Log Book.

Detta P.M.T.D. dovrà avere come allegato solo il relativo task interessato (anziché l'intero documento WAS/IS) e dovrà prevedere, come modalità di esecuzione, la sola registrazione della variazione dei limiti di vita/impiego (LIC/LOF) nella documentazione caratteristica dell'equipaggiamento, in particolare nella E.R.C./Log Book, in quanto non danno luogo ad alcuna modifica hardware e/o software dell'a.c. interessato.

NOTA

Si precisa che le nuove scadenze dei limiti di vita/impiego - LIC/LOF proposte nel documento WAS/IS per gli Articoli di Configurazione interessati divengono esecutive solo nel momento dell'emissione della relativa P.T.A. da parte della D.A.A.A.

4.2.3 Istruzioni per la preparazione delle P.M.T.D. / P.M.T.D.I.

A seguito della richiesta di emissione di una P.M.T.D. / P.M.T.D.I. da parte della D.C. della D.A.A.A., la E(J).P.C. Nazionale competente dovrà raccogliere e verificare la correttezza ed adeguatezza di tutti gli elementi necessari, assicurandosi che siano opportunamente convertiti in istruzioni implementabili dalla Forza Armata e garantendo altresì che la P.M.T.D. / P.M.T.D.I. venga preparata tenendo in debita considerazione ogni disciplina eventualmente coinvolta (Logistica, Ingegneria, Safety e Airworthiness).

Inoltre, la E(J).P.C. Nazionale, durante la preparazione della P.M.T.D. / P.M.T.D.I. dovrà verificare l'eventuale interferenza tra precedenti Repair Design MAJOR (introdotti attraverso P.T.A.R.) e la P.M.T.D. / P.M.T.D.I. proposta. Pertanto, in tal caso, la E(J).P.C. Nazionale dovrà includere tutte le informazioni necessarie (es. modalità di introduzione dedicate, eventuali limitazioni aggiuntive etc.) connesse con la introduzione della P.M.T.D. / P.M.T.D.I. sui velivoli precedentemente riparati in accordo alla relativa P.T.A.R.

Laddove ritenuto necessario, la E(J).P.C. Nazionale informerà anche la D.A.A.A. ed il 1° R.M.V. quali P.T.A.R. considerate nell'analisi devono essere emendate per fare riferimento al nuovo design introdotto con la P.M.T.D. / P.M.T.D.I. e/o per fornire ulteriori informazioni/istruzioni.

Qualora la E(J).P.C. Nazionale, nel corso della preparazione della P.M.T.D. / P.M.T.D.I. si renda altresì conto che esistono dei motivi ostativi che impediscono la presentazione della stessa con tempistiche ragionevoli ed adeguate alla priorità assegnata ed alla complessità della modifica da introdurre, dovrà informarne tempestivamente la D.C. della D.A.A.A. allo scopo di definire in maniera comune una soluzione alle problematiche riscontrate.

La P.M.T.D. / P.M.T.D.I. verrà presentata alla D.C. della D.A.A.A. con lettera di trasmissione firmata dal Responsabile di Funzione aziendale che riporti la dichiarazione in cui la Ditta si assume la responsabilità di tutte quelle informazioni in essa contenute, qualora aggiuntive o difformi rispetto alle informazioni riportate sul/sui documento/i fonte. Nella stessa lettera di trasmissione dovrà essere riportato anche il nominativo di un referente aziendale da contattare per ogni chiarimento che si dovesse rendere necessario (tale punto di contatto va di norma identificato con l'Autore della P.M.T.D. / P.M.T.D.I.).

4.2.4 Distribuzione delle P.M.T.D. / P.M.T.D.I.

La P.M.T.D. / P.M.T.D.I. dovrà essere inviata ai seguenti enti:

- D.A.A.A. - 1^a Divisione
- D.A.A.A. - D.C. (se riguarda modifiche su a.c. non gestiti dalla 1^a Divisione)
- 1° R.M.V. - Direzione Tecnico-Logistica
- Comando Logistico A.M. - 2^a Divisione

Alla ricezione della P.M.T.D. / P.M.T.D.I., il 1° R.M.V., in coordinamento con il Comando Logistico 1ª Divisione - G.G.S. (quando interessato), effettuerà una valutazione del documento dal punto di vista tecnico/logistico secondo le linee guida fornite in Allegato "E" alla presente Norma ed inoltrerà le proprie raccomandazioni ai seguenti enti:

- D.A.A.A. - 1ª Divisione
- D.A.A.A. - D.C. (se riguarda modifiche su a.c. non gestiti dalla 1ª Divisione)

e per conoscenza:

- E(J).P.C. Nazionale competente
- Comando Logistico A.M. - 2ª Divisione

Eventuali incompletezze e/o incongruenze saranno immediatamente comunicate dalla D.C. della D.A.A.A. alla E(J).P.C. Nazionale interessata affinché possa fornire i chiarimenti/aggiornamenti necessari ed eventualmente emettere una nuova P.M.T.D. / P.M.T.D.I.

NOTA

La pianificazione relativa all'emissione delle P.M.T.D. da parte della E(J).P.C. Nazionale sarà gestita tramite l'emissione di un apposito documento denominato "P.M.T.D. Monitoring", che sarà trasmesso dalla stessa, con cadenza trimestrale, alla D.C. della D.A.A.A. ed al 1° R.M.V., allo scopo di definire le priorità di emissione. Il 1° R.M.V., entro 30 gg dalla data di ricezione del "P.M.T.D. Monitoring", dovrà fornire le proprie valutazioni in merito e comunicarle alla D.C. della D.A.A.A. ed alla E(J).P.C. Nazionale.

4.3 PROPOSTE MODIFICA REPARTO (P.M.R.) E PRESCRIZIONI TECNICHE OPERATIVE (P.T.O.)

Per la trattazione delle P.M.R., si procederà in accordo al §3 della AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) con le seguenti varianti:

- il 1° R.M.V. o il C.S.V., per proporre modifiche tecniche al fine di migliorare e risolvere problematiche che si presentano durante l'impiego dell'a.c., può emettere una P.M.R., che previa valutazione da parte dell'Ente Centrale di F.A., viene trasmessa da quest'ultima alla D.C. della D.A.A.A.
- se la P.M.R. trae origine da un inconveniente riscontrato in servizio, il 1° R.M.V. dovrà contestualmente emettere un documento O.O.C.R. allo scopo di comunicare a livello internazionale le circostanze per le quali si è resa necessaria l'emissione della P.M.R.
- la D.C. della D.A.A.A., ricevuta la P.M.R., qualora lo ritenga necessario, richiederà un parere tecnico alla E(J).P.C. Nazionale competente e successivamente ad una propria valutazione/accettazione potrà procedere all'emissione della relativa P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I.

Per la trattazione delle P.T.O., si procederà in accordo al §3.4 della AER(EP).00-00-5 (Rif. 1) con la seguente variante:

- la D.C. della D.A.A.A., dovrà notificare alla E(J).P.C. e alla S.D.R. competente la modifica configurativa prevista dalla P.T.O. tramite l'emissione di uno S.T.O.-C., per la cui preparazione potrebbe essere richiesto supporto alla E(J).P.C.. Nazionale competente. Inoltre, successivamente ad una propria valutazione/accettazione, la D.A.A.A. procederà all'emissione della relativa P.T.O.A.

4.4 PRESCRIZIONI TECNICHE APPLICATIVE (P.T.A.), PRESCRIZIONI TECNICHE APPLICATIVE RIPARAZIONI (P.T.A.R.) E PRESCRIZIONI TECNICHE APPLICATIVE INTERIM (P.T.A.I.)

Per la trattazione delle P.T.A. / P.T.A.I., si procederà in accordo al §4 della AER(EP).00-00-5 (Rif. 1), con le varianti dettagliate nei paragrafi di seguito riportati.

4.4.1 Prescrizioni Tecniche Applicative Riparazioni (P.T.A.R.)

Nel caso di P.T.A. che prescrivano l'introduzione di una *Repair Instruction* classificata MAJOR la stessa prenderà la denominazione di Prescrizione Tecnica Applicativa Riparazione (P.T.A.R.) per differenziarla dalle altre tipologie di P.T.A.

NOTA

In Allegato "H" alla presente Norma è stato inserito un diagramma di flusso che rappresenta in maniera grafica semplificata il processo da seguire nella preparazione ed emissione di una P.T.A.R. a partire dalla documentazione fonte applicabile (R.I. Major).

4.4.2 Istruzioni per la compilazione delle P.T.A./P.T.A.R.

Nella compilazione delle varie voci del modello di P.T.A./P.T.A.R., fare riferimento al modello riportato in Allegato "A" della presente Norma. In Appendice 1 dell'Allegato "A" sono riportate le istruzioni di dettaglio per la compilazione di tale modello relativamente ai paragrafi variati rispetto alla Norma generale.

4.4.2.1 Distribuzione della P.T.A./P.T.A.R. e numero di copie

La P.T.A./P.T.A.R. sarà inviata in formato elettronico, a cura della D.C. della D.A.A.A, utilizzando lo strumento di trasmissione ritenuto più idoneo, ai seguenti indirizzi:

- Ispettorato Sicurezza Volo (solo per P.T.A./P.T.A.R. immediate o urgenti)
- Comando Logistico A.M. - 2^a Divisione
- Comando Logistico A.M. - 1^a Divisione
- 1° R.M.V.
- 2° R.M.M. (se riguardante materiale di armamento)
- RR.OO. operanti sul Sistema d'Arma EF 2000
- U.T.T. Competente

- S.T.D. Competente
- IT - I.E.S.T.
- E(J).P.C. Nazionale Competente

Successivamente alla ricezione della P.T.A./P.T.A.R., trasmessa dalla D.C. della D.A.A.A. in formato elettronico, la Ditta procederà alla stampa cartacea della stessa ed alla sua distribuzione ai seguenti indirizzi:

- | | |
|---|------------|
| - D.A.A.A. - 1° Reparto - 1ª Divisione - 4ª Sezione | n. 1 copia |
| - D.A.A.A. - D.C. (se diversa dalla 1ª Divisione) | n. 1 copia |
| - Comando Logistico A.M. - 1ª Divisione | n. 1 copia |
| - 1° R.M.V. | n. 1 copia |

Nel caso si tratti di una P.T.A./P.T.A.R. "CLASSIFICATA", la D.C. della D.A.A.A. procederà direttamente alla distribuzione della copia cartacea della stessa, tramite la Segreteria di Sicurezza NATO-UE/S della D.A.A.A, ai seguenti indirizzi:

- Ispettorato Sicurezza Volo (solo per P.T.A./P.T.A.R. immediate o urgenti)
- Comando Logistico A.M. - 2ª Divisione
- Comando Logistico A.M. - 1ª Divisione
- 1° R.M.V.
- 2° R.M.M. (se riguardante materiale di armamento)
- RR.OO. operanti sul Sistema d'Arma EF 2000
- U.T.T. Competente
- S.T.D. Competente
- IT - I.E.S.T.
- E(J).P.C. Nazionale competente

NOTA

L'elenco sopra indicato, per gli Enti non dipendenti dalla D.A.A.A., potrà essere variato su richiesta dell'Alto Comando competente. Tale aggiornamento sarà comunicato via lettera da parte della D.A.A.A. e non comporterà un emendamento della presente Norma.

Esclusivamente per le P.T.A./P.T.A.R. immediate o urgenti, gli Enti in indirizzo dovranno confermare la ricezione delle stesse.

NOTA

In Allegato "I" alla presente Norma è stato inserito un diagramma di flusso che rappresenta in maniera grafica semplificata il processo da seguire nella preparazione ed emissione di una P.T.A. a partire dai vari documenti fonte applicabili (M.C.P. e documento WAS/IS).

4.4.3 Istruzioni per la compilazione delle P.T.A.I.

Nella compilazione delle varie voci del modello di P.T.A.I., fare riferimento al modello riportato in Allegato "B" della presente Norma. In appendice 1 dell'Allegato "B" sono riportate le istruzioni di dettaglio per la compilazione di tale modello relativamente ai paragrafi variati rispetto alla Norma generale.

4.4.3.1 Distribuzione della P.T.A.I e numero di copie

La P.T.A.I. sarà inviata direttamente a cura della D.C. della D.A.A.A., utilizzando lo strumento di trasmissione ritenuto più idoneo, ai seguenti indirizzi:

- Ispettorato Sicurezza Volo (solo per P.T.A.I. immediate o urgenti)
- Comando Squadra Aerea (solo per P.T.A.I. immediate o urgenti)
- Stato Maggiore 4° Reparto (solo per P.T.A.I. immediate o urgenti)
- Comando Logistico A.M. - 2ª Divisione
- Comando Logistico A.M. - 1ª Divisione
- Comando Forze Combattimento (solo per P.T.A.I. immediate o urgenti)
- 1° R.M.V.
- 2° R.M.M. (se riguardante materiale di armamento)
- RR.OO. operanti sul Sistema d'Arma EF 2000
- U.T.T. Competente
- S.T.D. Competente
- IT - I.E.S.T.
- IWSSC IT/REP (solo per P.T.A.I. immediate o urgenti)
- E(J).P.C. Nazionale competente

In analogia a quanto stabilito per le P.T.A., la distribuzione di una P.T.A.I. "CLASSIFICATA" avverrà tramite la Segreteria di Sicurezza NATO-UE/S della D.A.A.A. agli indirizzi sopraelencati

NOTA

L'elenco sopra indicato, per gli Enti non dipendenti dalla D.A.A.A. potrà essere variato su richiesta dell'Alto Comando competente. Tale aggiornamento sarà comunicato via lettera da parte della D.A.A.A. e non comporterà un emendamento della presente Norma.

Esclusivamente per le P.T.A.I. immediate o urgenti, gli Enti in indirizzo dovranno confermare la ricezione delle stesse.

NOTA

In Allegato "L" alla presente Norma è stato inserito un diagramma di flusso che rappresenta in maniera grafica semplificata il processo da seguire nella preparazione ed emissione di una P.T.A.I. a partire dai documenti fonte applicabili (S.T.O.-C.).

4.4.4 Abrogazione, Sospensione, Supplemento delle P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I.

Qualora si verificano le condizioni previste dalla AER.00-00-5 al §4.12 per cui una P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I. fosse ritenuta non più applicabile, la D.C. della D.A.A.A. preparerà un "Atto di Abrogazione" della stessa.

Suddetto atto sarà distribuito, per le P.T.A. / P.T.A.R., come previsto al §4.4.2.1, e per le P.T.A.I., come previsto dal §4.4.3.1 della presente Norma.

Per quanto riguarda la necessità di sospendere o emettere un supplemento ad una P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I. si procederà in accordo al §4.12 della AER.00-00-5.

4.5 PRESCRIZIONI TECNICHE OPERATIVE APPLICATIVE (P.T.O.A.)

Per la trattazione delle P.T.O.A., si procederà in accordo In accordo al §4 della AER(EP).00-00-5 (Rif. 1), fatta eccezione per le seguenti varianti peculiari del programma EF 2000:

- nel caso in cui la F.A. decida di rendere definitiva la modifica, la P.T.O.A. sarà trasformata in P.T.A. In tal caso la D.C. della D.A.A.A. richiederà alla D.R.S. competente (Eurofighter/Eurojet), per il tramite della NETMA, l'emissione di formale modifica al design approvato, attraverso la preparazione di una R.f.P.(EF) o di una C.R.(EJ) come descritto nel §2.

5. PRESCRIZIONI TECNICHE EMESSE DA ENTI DIVERSI DALLA D.A.A.A. - PRESCRIZIONI NON DI ARMAEREO (P.N.A.)

Per la trattazione delle P.N.A. si procederà in accordo al §5 della AER(EP).00-00-5 (Rif. 1), fatta eccezione per le peculiarità del programma EF 2000 di seguito riportate:

5.1 DOCUMENTAZIONE TECNICA ORIGINATA DA T.I.

Qualsiasi Prescrizione Tecnica che sia emessa da un ente diverso dalla D.A.A.A., in accordo alle Procedure EFESP n.2.5 / EJ-Z n.665 (es. S.T.O.-C., S.T.O.-I., T.W., S.F.I.), rientra nella definizione di "Prescrizione non di Armaereo" (P.N.A.). L'Autorità Tecnica Nazionale (D.A.A.A. o Ente delegato) potrà avvalersi della P.T.A. "Ombrello" (Rif. 12) per rendere automaticamente applicabili le succitate P.N.A. nel caso in cui si verifichino le condizioni sotto riportate:

- emissione di Technical Instruction (S.T.O.-C., S.T.O.-I. e T.W.) da parte delle E.P.C., assimilabile a P.T.A. / P.T.A.I. di azione immediata o urgente, successivamente all'accettazione della stessa Technical Instruction da parte della D.C. della D.A.A.A. o Ente da essa delegato;
- emissione di Technical Instruction (S.T.O.-C., S.T.O.-I. e T.W.) da parte delle E.P.C., non assimilabile a P.T.A. / P.T.A.I. di azione immediata o urgente, per le quali i tempi di preparazione di un provvedimento nazionale non siano stati ritenuti compatibili con i limiti di tempo per l'esecuzione indicati nella Technical Instruction, successivamente all'accettazione della stessa da parte della D.C. della D.A.A.A. o Ente da essa delegato.
- nel caso in cui sia necessario introdurre la S.F.I. in anticipo al S.S. o O.S. emesso dalla E.P.C. Nazionale, al fine di rendere immediatamente applicabile la disposizione ivi contenuta, previa autorizzazione da parte della D.C. della D.A.A.A. o Ente da essa delegato.

Nei casi in cui ci si avvale della P.T.A. "Ombrello" si dovrà riportare apposito riferimento alla stessa nella National Response di accettazione della T.I. e successivamente a questa, sarà cura del 1° R.M.V. provvedere alla tempestiva

informazione degli Enti interessati, provvedendo altresì, se è il caso, alla distribuzione della T.I. stessa.

5.2 DOCUMENTAZIONE TECNICA DIVERSA DALLE T.I.

La Documentazione Tecnica preparata dalle Ditte E.P.C. o da Enti Governativi esteri operanti con il Sistema d'Arma EF 2000, laddove sia disponibile in formati differenti rispetto alle T.I. previste dalle procedure EFESP n.2.5 / EJ-z n.665, rientra nella definizione di P.N.A. prevista nel §5 dalla Norma AER(EP).00-00-5 (Rif. 1). Detta documentazione troverà applicazione sulla flotta nazionale previa preparazione dell'apposita P.T.D. / P.T.D.I. da parte della E.P.C. Nazionale e successiva emissione della relativa P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I. a cura della D.C. della D.A.A.A.

**ALLEGATO "A"
MODELLO PRESCRIZIONE TECNICA APPLICATIVA /
PRESCRIZIONE TECNICA APPLICATIVA RIPARAZIONE**

AZIONE

P.T.A. / P.T.A.R. AER.
Edizione del**MINISTERO DELLA DIFESA**

Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti
Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità
1° Reparto - 1ª Divisione

TITOLO:

(S.B.C.)

AVVERTENZE

“La presente P.T.A./P.T.A.R. è originata dalla P.M.T.D. n° ____ del ____ preparata dalla EPC Nazionale per rendere esecutivo il documento MCP ____ Submission ____, emesso dal Consorzio Eurofighter/Eurojet nominato DRS del sistema oggetto del presente provvedimento, approvato con CD/TA del ____ (oppure dalla Repair Instruction n. ____ emessa dalla Ditta ____ ed approvata dalla D.A.A.A. in data ____, oppure dalla P.T.D. n° ____ del ____ emessa dalla EPC Nazionale).

L'Autorità responsabile della Certificazione Tecnica Operativa ai sensi del DPR 556/99 implementerà la presente P.T.A./P.T.A.R., previa verifica della compatibilità della stessa, sugli aeromobili che sono soggetti a Certificazione Operativa.

I Comandanti dovranno accertarsi che tutto il personale autorizzato ad operare con l'equipaggiamento oggetto del presente provvedimento siano edotti circa i contenuti della presente P.T.A./P.T.A.R. (Da inserire solo quando la modifica introduce varianti all'involuppo di volo, alle procedure di volo, alla strumentazione di volo, al layout del cockpit).

1. SEDE DI ESECUZIONE

2. LIMITI DI TEMPO PER ESECUZIONE

3. APPLICABILITA'

4. SCOPO

5. NOTIZIE RIGUARDANTI IL MATERIALE

5.1 Parti necessarie per eseguire la modifica tecnica

5.2 Scorte interessate

5.3 Parti necessarie per la modifica delle scorte

5.4 Aggiornamento dei dati di identificazione

5.5 Attrezzatura necessaria

6. MODALITA' DI ESECUZIONE

7. ISTRUZIONI SPECIALI PER I MATERIALI CLASSIFICATI PERICOLOSI
E/O PER LO SMALTIMENTO DEI MATERIALI DI RISULTA E/O SCARTATI

7.1 Istruzioni speciali per i materiali pericolosi

7.2 Istruzioni per lo smaltimento dei materiali di risulta e/o scartati

8. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

8.1 Necessità esecuzione prove su parte modificata

8.2 Necessità esecuzione prova al banco o volo prova del sistema interessato

8.3 Variazione peso e centramento

8.4 Verifica UMP

8.5 Pubblicazioni Tecniche

8.6 Sistema GSS

8.7 Dati logistici Nuovo N.D.R.

SIGLA	DESCRIZIONE
P/N	
Descrizione P/N	
SBC	
Descrizione SBC	
MFC	
UM	
NSN	
ORD	
ICY	
SMR	
QNA	
TCA	
Scadenze	
Descrizione Scadenze	

8.8 Implicazioni eventuali derivanti dalla applicazione della P.T.A. / P.T.A.R.

- a. Sulle caratteristiche di volo
- b. Sulle operazioni a terra e in volo
- c. Sull'AGE e banchi prova
- d. Sul software
- e. Sull'impianto sgancio carichi
- f. Sull'intercambiabilità
- g. Sui training rig
- h. Sul simulatore di volo
- i. Sul packaging
- l. Varie

9. REGISTRAZIONE SUI DOCUMENTI

Appendice 1

Istruzioni per la compilazione delle P.T.A. / P.T.A.R.

(Si riportano unicamente i quadri peculiari del programma EF 2000)

Quadro 1 Sede di esecuzione:

Il 1° R.M.V. dovrà indicare in sede di commento della P.M.T.D. / P.T.D., la sede di esecuzione (F.A. / F.A.(C.W.P.) / Ditta) ed il relativo Livello Tecnico (1° / 2° / 3°).

Quadro 2 Limiti di tempo per l'esecuzione:

Fornire indicazioni sulla tempistica di introduzione della modifica tecnica. Tale limite dovrà essere definito tenendo nel debito conto le indicazioni contenute nei corrispondenti documenti fonte (C.P. / F.M.C. Task / T.I. / R.I.).

Quadro 8 Informazioni supplementari**8.4 U.M.P. (Upload Mass Properties)**

Verificare le eventuali implicazioni U.M.P.

8.5 Pubblicazioni Tecniche

Verificare l'eventuale impatto sulle PP.TT.

8.6 Sistema G.S.S. (Ground Support System)

Indicare l'eventuale aggiornamento dei database.

8.7 Dati logistici Nuovo N.D.R. (Numero Di Riferimento)

Indicare i dati logistici necessari per l'identificazione del nuovo P/N.

8.8 Implicazioni eventuali derivanti dalla applicazione della P.T.A. / P.T.A.R.

- a. Sulle caratteristiche di volo
- b. Sulle operazioni a terra e in volo
- c. Sull'AGE e banchi prova
- d. Sul software
- e. Sull'impianto sgancio carichi
- f. Sull'intercambiabilità
- g. Sui training rig
- h. Sul simulatore di volo
- i. Sul packaging
- l. Varie

Qualora i dati disponibili fossero parziali rispetto all'elenco indicato, riportare "N.N." per i dati non ancora noti o "N.A." per i dati non applicabili.

Quadro 9 Registrazioni sui documenti

Registrare l'ottemperanza della presente P.T.A. / P.T.A.R. sul modello DP/5239EF2000-A del libretto identità velivolo DP/5068EF2000.

In caso di modifica applicabile all'accessorio, registrare l'ottemperanza della presente P.T.A. / P.T.A.R. sulla Engineering Record Card (ERC) corrispondente.

In caso di modifica applicabile al motore, registrare l'ottemperanza della presente P.T.A. / P.T.A.R. sulla Log Card relativa - Sezione 4 "Equipment Records".

La documentazione caratteristica a corredo del velivolo F/TF-2000A è quella prevista dalla P.T. AER.00-1-F-2000A/TF-2000A-4, alla quale si deve fare riferimento per il modello ERC applicabile al Complessivo Superiore.

ALLEGATO "B"
MODELLO PRESCRIZIONE TECNICA APPLICATIVA INTERIM

AZIONE

P.T.A.I. AER.
Edizione del**MINISTERO DELLA DIFESA**

**Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti
Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità
1° Reparto - 1ª Divisione**

A:

TITOLO:

(S.B.C.)

AVVERTENZE

La presente P.T.A.I. è originata dalla P.M.T.D.I. n° ____ del ____, preparata dalla EPC Nazionale per rendere esecutivo il documento _____ emesso dalla Ditta _____, responsabile del sistema oggetto del presente provvedimento, accettato con National Response del _____ (oppure dalla P.T.D.I. n° ____ del ____ emessa dalla EPC Nazionale).

L'Autorità responsabile della Certificazione Tecnica Operativa ai sensi del DPR 556/99 implementerà la presente P.T.A.I., previa verifica della compatibilità della stessa, sugli aeromobili che sono soggetti a Certificazione Operativa.

I Comandanti dovranno accertarsi che tutto il personale autorizzato ad operare con l'equipaggiamento oggetto del presente provvedimento siano edotti circa i contenuti della presente P.T.A.I. (Da inserire solo quando la modifica introduce varianti all'involucro di volo, alle procedure di volo, alla strumentazione di volo, al layout del cockpit).

1. SEDE DI ESECUZIONE

2. LIMITI DI TEMPO PER ESECUZIONE

3. APPLICABILITA'

4. SCOPO

5. NOTIZIE RIGUARDANTI IL MATERIALE

5.1 Parti necessarie per eseguire la modifica tecnica

5.2 Scorte interessate

5.3 Parti necessarie per la modifica delle scorte

5.4 Aggiornamento dei dati di identificazione

5.5 Attrezzatura necessaria

6. MODALITA' DI ESECUZIONE

7. ISTRUZIONI SPECIALI PER I MATERIALI CLASSIFICATI PERICOLOSI
E/O PER LO SMALTIMENTO DEI MATERIALI DI RISULTA E/O SCARTATI

7.1 Istruzioni speciali per i materiali pericolosi

7.2 Istruzioni per lo smaltimento dei materiali di risulta e/o scartati

8. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

8.1 Necessità esecuzione prove su parte modificata

8.2 Necessità esecuzione prova al banco o volo prova del sistema interessato

8.3 Variazione peso e centramento

8.4 Verifica UMP

8.5 Pubblicazioni Tecniche

8.6 Sistema GSS

8.7 Dati logistici Nuovo N.D.R.

SIGLA	DESCRIZIONE
P/N	
Descrizione P/N	
SBC	
Descrizione SBC	
MFC	
UM	
NSN	
ORD	
ICY	
SMR	
QNA	
TCA	
Scadenze	
Descrizione Scadenze	

8.8 Implicazioni eventuali derivanti dalla applicazione della P.T.A.I.

- a. Sulle caratteristiche di volo
- b. Sulle operazioni a terra e in volo
- c. Sull'AGE e banchi prova
- d. Sul software
- e. Sull'impianto sgancio carichi
- f. Sull'intercambiabilità
- g. Sui training rig
- h. Sul simulatore di volo
- i. Sul packaging
- l. Varie

9. REGISTRAZIONE SUI DOCUMENTI

Istruzioni per la compilazione delle P.T.A.I.

(Si riportano unicamente i quadri peculiari del programma EF 2000)

Quadro 1 Sede di esecuzione:

Il 1° R.M.V. dovrà indicare in sede di commento della P.M.T.D.I. / P.T.D.I, la sede di esecuzione (F.A. / F.A.(C.W.P.) / Ditta) ed il relativo Livello Tecnico (1° / 2° / 3°).

Quadro 2 Limiti di tempo per l'esecuzione:

Fornire indicazioni sulla tempistica di introduzione della modifica tecnica. Tale limite dovrà essere definito tenendo nel debito conto le indicazioni contenute nei corrispondenti documenti fonte (T.I.).

Quadro 8 Informazioni supplementari**8.4 U.M.P. (Upload Mass Properties)**

Verificare le eventuali implicazioni U.M.P.

8.5 Pubblicazioni Tecniche

Verificare l'eventuale impatto sulle PP.TT.

8.6 Sistema G.S.S. (Ground Support System)

Indicare l'eventuale aggiornamento dei database.

8.7 Dati logistici Nuovo N.D.R. (Numero Di Riferimento)

Indicare i dati logistici necessari per l'identificazione del nuovo P/N.

8.8 Implicazioni eventuali derivanti dalla applicazione della P.T.A.I.

- a. Sulle caratteristiche di volo
- b. Sulle operazioni a terra e in volo
- c. Sull'AGE e banchi prova
- d. Sul software
- e. Sull'impianto sgancio carichi
- f. Sull'intercambiabilità
- g. Sui training rig
- h. Sul simulatore di volo
- i. Sul packaging
- l. Varie

Qualora i dati disponibili fossero parziali rispetto all'elenco indicato, riportare "N.N." per i dati non ancora noti o "N.A." per i dati non applicabili.

Quadro 9 Registrazioni sui documenti

Registrare l'ottemperanza della presente P.T.A.I. sul modello DP/5239EF2000-A del libretto identità velivolo DP/5068EF2000.

In caso di modifica applicabile all'accessorio, registrare l'ottemperanza della presente P.T.A.I. sulla Engineering Record Card (ERC) corrispondente.

In caso di modifica applicabile al motore, registrare l'ottemperanza della presente P.T.A.I. sulla Log Card relativa - Sezione 4 "Equipment Records".

La documentazione caratteristica a corredo del velivolo F/TF-2000A è quella prevista dalla P.T. AER.00-1-F-2000A/TF-2000A-4, alla quale si deve fare riferimento per il modello ERC applicabile al Complessivo Superiore.

ALLEGATO "C"
FORMATO STANDARD DI ISTRUZIONE TECNICA NAZIONALE
(I.T. / I.T.P. / I.T.P.R. / N.T.)



AERONAUTICA MILITARE
1° REPARTO MANUTENZIONE VELIVOLI
DIREZIONE TECNICO LOGISTICA

PdC Grado COGNOME Nome
Tel.: 615-
email: nome.cognome@aeronautica.difesa.it

ISTRUZIONE TECNICA PRELIMINARE

Doc.	Programma	Tipologia	Numero	Ed.	Classifica
<input checked="" type="checkbox"/> IT <input type="checkbox"/> ITP <input type="checkbox"/> ITPR <input type="checkbox"/> NT <input type="checkbox"/> Ann	<input type="checkbox"/> TORNADO <input checked="" type="checkbox"/> F/TF-2000A	<input checked="" type="checkbox"/> VELIVOLO <input type="checkbox"/> MOTORE <input type="checkbox"/> AGE / SIS <input type="checkbox"/> TECHPUB	IT/RMV1/EFA/	1	<input checked="" type="checkbox"/> NON CLASS <input type="checkbox"/> RISERVATO

A 4° STORMO
36° STORMO
37° STORMO
51° STORMO
REPARTO SPERIMENTALE VOLO

Grosseto
Gioia del Colle
Trapani
Istrana
Pratica di Mare

Info DAAA – 1° Rep. – 1^a Div.
COMANDO LOGISTICO - 2^a Div – 1° Rep
IT-UEST
UFFICIO TECNICO TERRITORIALE
1° SERVIZIO TECNICO DISTACCATO
LEONARDO - Helpdesk
LEONARDO - Quality Assurance
LEONARDO - Logistic Engineering

Roma
Roma
Torino
Caselle Torinese
Caselle Torinese
Torino
Caselle Torinese
Torino

1. Titolo
2. Fonte
3. Applicabilità
4. SBC
5. Scopo
6. Limite di tempo per l'esecuzione
7. Sede di esecuzione

- 8. Notizie relative al materiale**
- 9. Modalità di esecuzione**
- 10. Tempo necessario**
- 11. Informazioni aggiuntive**
- 12. Registrazione sui documenti**
- 13. Registrazione a SILEF**
- 14. Registrazione a ESS**
- 15. Eventuali comunicazioni per Enti Centrali**
- 16. Eventuali comunicazioni per la Ditta**

Il Direttore del 1° RMV
Grado COGNOME Nome
firmato digitalmente

ALLEGATO "D"
DIVISIONI COMPETENTI PER LA TRATTAZIONE DELLE P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I.

**DIVISIONI COMPETENTI PER LA TRATTAZIONE DELLE P.T.A. /
P.T.A.R. / P.T.A.I. RELATIVE AL SISTEMA D'ARMA EF 2000.**

1^a Divisione

Velivoli da Combattimento e Difesa Aerea (velivolo F/TF-2000A e turbogetto EJ200)

7^a Divisione

Avionica ed Armamento di Bordo

“ALLEGATO “E”
LINEE GUIDA PER LA VERIFICA DELLA
PROPOSTA DI MODIFICA TECNICA DITTA /
PROPOSTA DI MODIFICA TECNICA DITTA INTERIM

1. Timbro dell'Ente che ha effettuato il controllo	2. Titolo della P.M.T.D. / P.M.T.D.I.	3. N°	Data.....				
		Rev.	Data.....				
		Emend.	Data.....				
4. Riferimenti:							
Elementi di Verifica			Esito del controllo ¹				
			OK	KO	NA	Note	
1	Verificare che il livello di manutenzione a cui affidare l'esecuzione della P.T.A. / P.T.A.R. / P.T.A.I. sia coerente con le capacità tecniche in uomini e mezzi (Para1).						
2	Verificare che i Limiti di Tempo per l'Esecuzione proposti, a meno di modifiche riguardanti la Sicurezza, consentono di introdurre la modifica senza penalizzare l'utilizzatore, sia per gli aspetti di efficienza linea, sia per non creare inutili aggravii di manutenzione (Para 2).						
3	Verificare la correttezza dei dati riportati nel campo applicabilità (Para 3).						
4	Verificare che le informazioni riportate nel paragrafo Scopo siano chiare e complete (Para 4)						
5	Verificare che il contenuto del Mod-Kit e/o delle parti sciolte pervenuto in F.A. sia coerente con la lista dei materiali contenuta nella P.T.A./ P.T.A.R. / P.T.A.I. Se non ancora pervenuti/e, verificare che l'elenco delle parti sciolte/mod-kit sia esaustivo e coerente con quanto riportato nella relativa CP, nello STO/C o nella R.I. (para 5.1).						
6	Verificare che il piano di consegna del materiale necessario (parti sciolte/mod-kit) sia compatibile con il LT per l'esecuzione.						
7	Verificare la correttezza dell'indicazione sulle Scorte interessate (Para 5.2).						
8	Verificare la correttezza dell'indicazione sulla Variazione dei dati di identificazione (Para 5.4).						
9	Verificare la correttezza dell'indicazione sulla Attrezzature necessarie (Para 5.5).						
10	Verificare che le informazioni contenute nelle Modalità di esecuzione siano chiare ed esaustive e permettano di introdurre la modifica al livello tecnico appropriato (Para 6).						
11	Verificare che siano fornite tutte le istruzioni per la gestione dei rischi per persone o cose, a terra o in volo, derivanti dall'impiego dei materiali pericolosi anche relativamente allo smaltimento delle parti sostituite per le quali deve essere specificato il loro contenuto (Para 7).						
12	Verificare la correttezza delle indicazioni fornite nelle Informazioni supplementari (Para 8).						
13	Verificare che le informazioni riportate nel paragrafo Pubblicazioni Tecniche siano corrette e complete (Para 8.5).						
14	Verificare la correttezza riguardo all'indicazione dei modelli caratteristici sui quali la modifica tecnica deve essere registrata (Para 9).						
15	Verificare la correttezza e la leggibilità delle informazioni contenute negli Allegati.						
—	Altro						

Legenda:

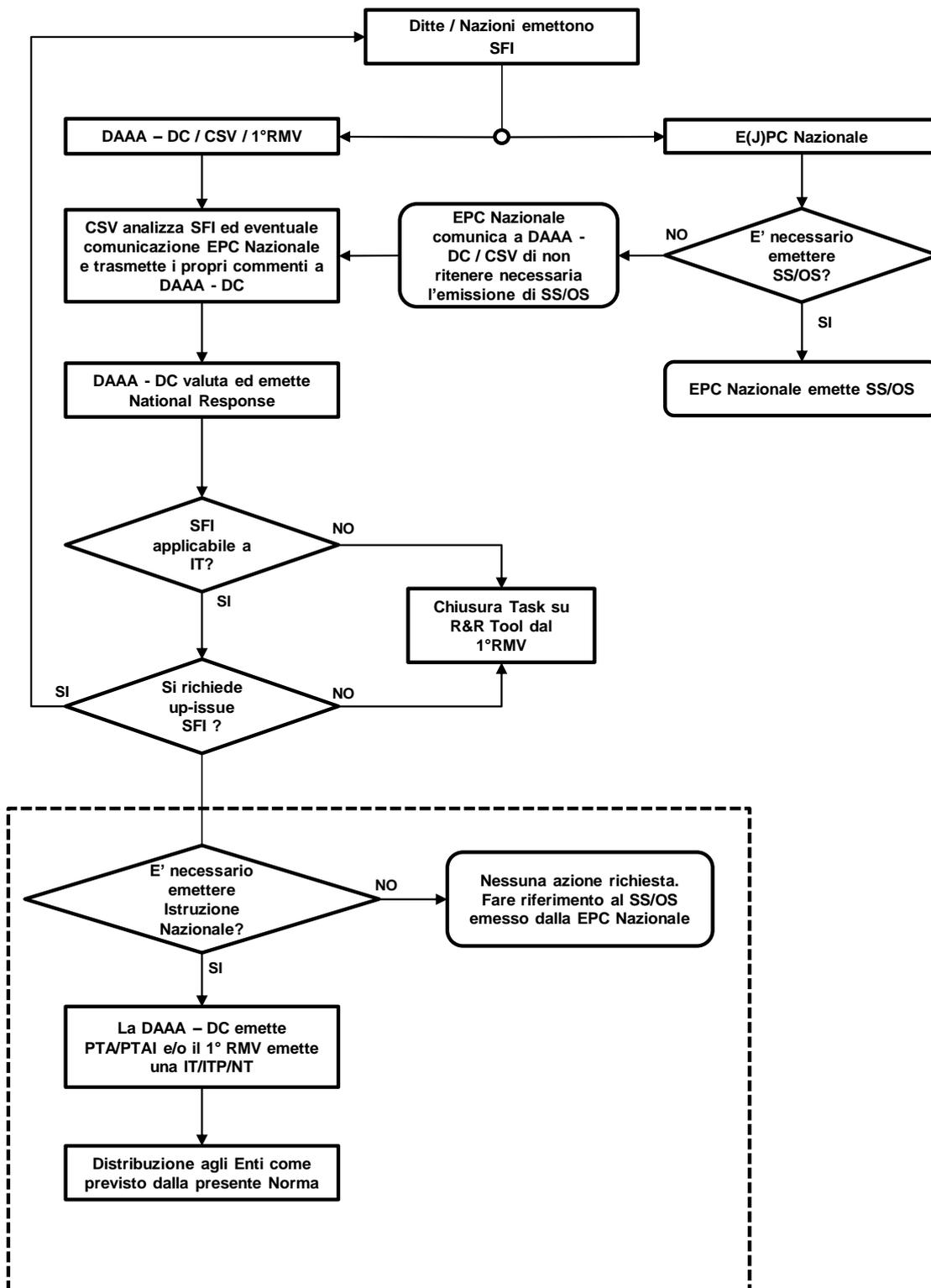
OK: *Esito positivo*
KO: *Esito negativo*
NA: *Non Applicabile*

(Firma del Responsabile di Sezione)

Gli esiti del controllo: KO dovranno essere sinteticamente esplicitati con apposita NOTA allegata.

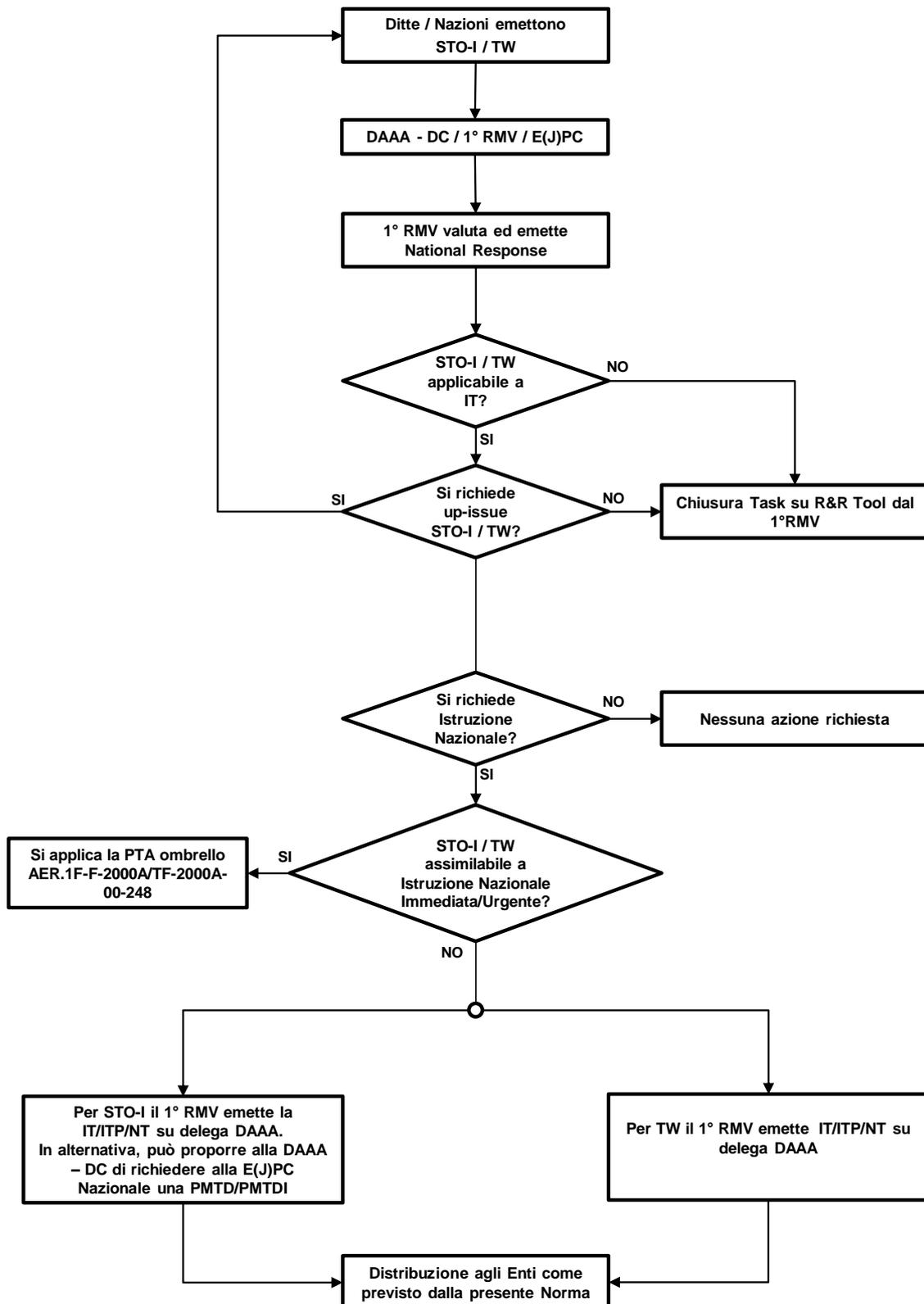
“ALLEGATO “F”
DIAGRAMMA DI FLUSSO S.F.I.

SFI



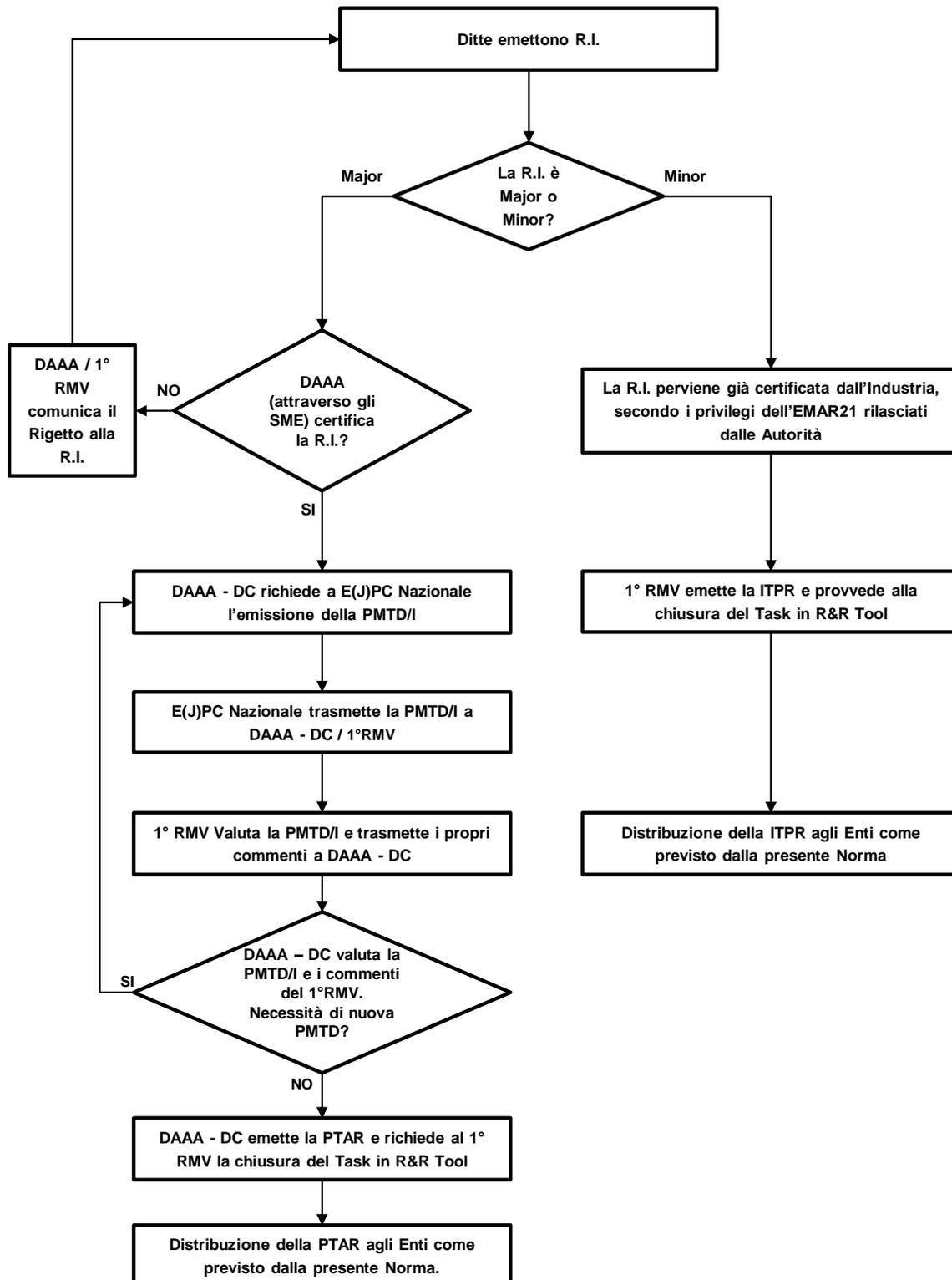
“ALLEGATO “G”
DIAGRAMMA DI FLUSSO I.T. / I.T.P. / N.T.

IT / ITP / NT Fonte STO-I / TW

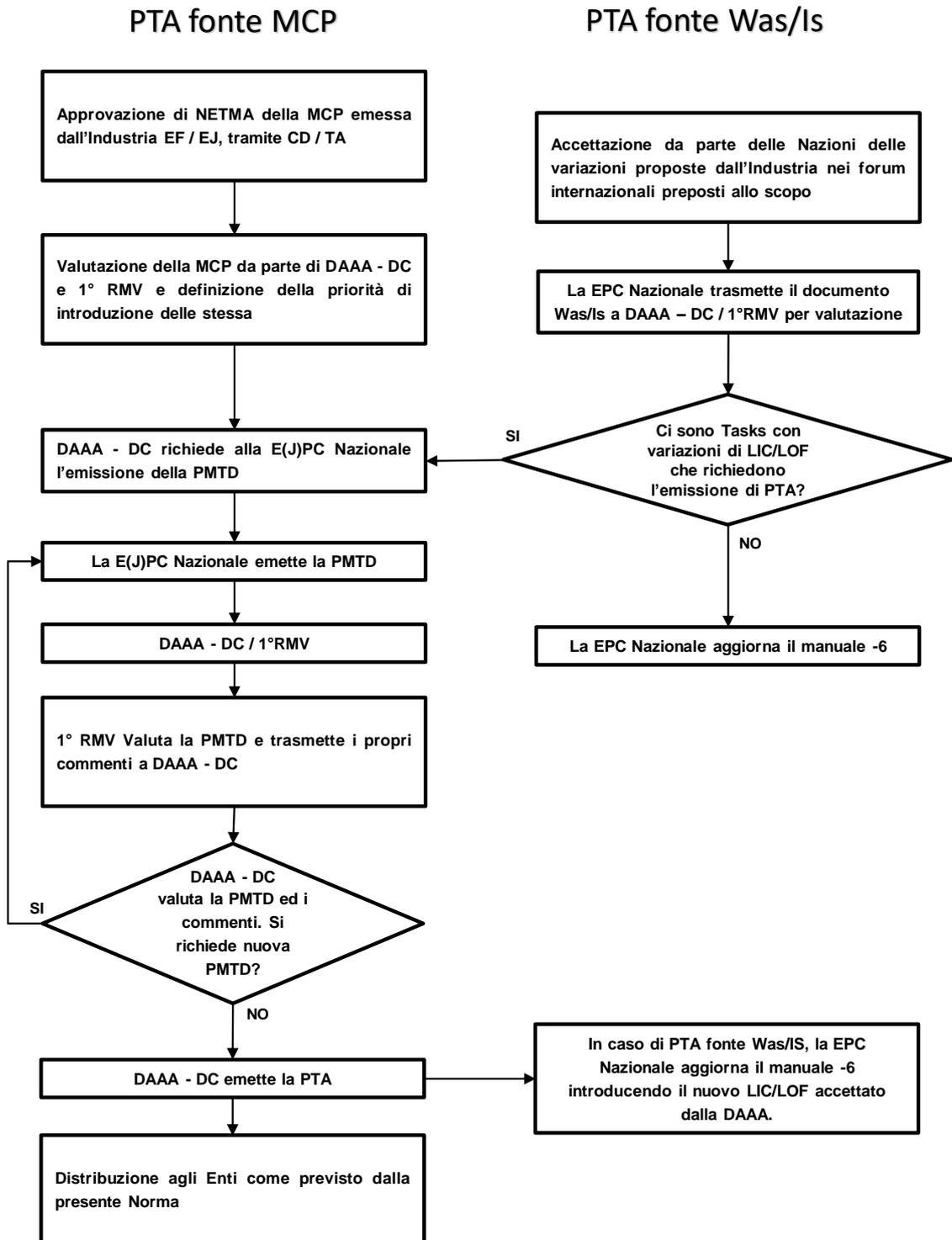


“ALLEGATO “H”
DIAGRAMMA DI FLUSSO P.T.A.R. / I.T.P.R.

PTAR / ITPR fonte Repair Instruction



“ALLEGATO “I”
DIAGRAMMA DI FLUSSO P.T.A.



“ALLEGATO “L”
DIAGRAMMA DI FLUSSO P.T.A.I.

PTAI Fonte STO-C

