



MINISTERO DELLA DIFESA

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

**AEROMOBILI MILITARI FUORI SERVIZIO E FUORI USO –
RECUPERO PARTI, CESSIONE E RELATIVA GESTIONE
DELLA DOCUMENTAZIONE CARATTERISTICA**

Edizione Base 01 Aprile 2016

Emendamento 1 del 25 Marzo 2021

ELENCO DELLE PAGINE VALIDE

AVVERTENZA. Questa norma è valida se è composta dalle pagine sottoelencate, debitamente aggiornate.

Copia della presente norma può essere reperito al seguente indirizzo:
[http://www.difesa.it/SGD-DNA/Staff/DT/ARMAEREO/Biblioteca/Pagine/default .aspx](http://www.difesa.it/SGD-DNA/Staff/DT/ARMAEREO/Biblioteca/Pagine/default.aspx)

Le date di emissione delle pagine originali ad emendate sono:

Originale.....0del.....01/04/2016

Emendamento..... 1del.....25/03/2021

Questa norma è costituita complessivamente da n° 12 pagine come sotto specificato:

Pagina N.	Emendamento N.	Pagina N.	Emendamento N.	Pagina N.	Emendamento N.
Frontespizio	1			
A	1			
i	1			
1	0			
2	1			
3-5	0			
6-7	1			
8	0			
9	1			

INDICE

1	GENERALITA'	1
1.1	PREMESSA.....	1
1.2	SCOPO.....	1
1.3	APPLICABILITA'	1
1.4	VALIDITA'	1
1.5	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO	2
1.6	DEFINIZIONI E SIGLE.....	2
2	IMPIEGABILITA' DI UN MATERIALE E DELLE SUE PARTI – DICHIARAZIONE DI FUORI SERVIZIO E FUORI USO	2
2.1	STATI DEGLI ARTICOLO DI CONFIGURAZIONE.....	2
2.2	VALUTAZIONE DELLO STATO DI UN MATERIALE	3
3	GESTIONE DELLE PARTI PROVENIENTI DA MATERIALI FUORI SERVIZIO O FUORI USO	5
3.1	RECUPERO DELLE PARTI.....	5
4	CESSIONE MATERIALI FUORI SERVIZIO/FUORI USO	6
4.1	CESSIONE DEI FUORI SERVIZIO	6
4.1.1	GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE CARATTERISTICA.....	7
4.2	CESSIONE DEI FUORI USO	8
4.2.1	GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE CARATTERISTICA.....	9

1 GENERALITA'

1.1 PREMESSA

Una gestione non accurata degli aeromobili dichiarati Fuori Uso e/o delle parti da essi provenienti, può impattare negativamente sulla sicurezza degli aeromobili militari ed avere riflessi anche su quelli civili.

Tali articoli di configurazione potrebbero infatti essere introdotti impropriamente nel ciclo logistico degli aeromobili militari e/o civili pur essendo dei materiali inefficienti e non più recuperabili (Fuori Uso).

Quanto sopra può verificarsi a seguito di:

- una non corretta valutazione, in termini di impiegabilità del materiale;
- impiego da parte di altri Enti militari o civili di materiale ceduto dall'AD in condizione di "Fuori Uso" con particolare riferimento ai FU incidentati.

Le problematiche di cui sopra evidenziano la necessità di raccogliere le cautele e le procedure relative alla materia in oggetto già disciplinate all'interno di specifiche norme/regolamenti/lettere d'informazioni/Direttive Permanenti/ ecc..

Restano salve le competenze ascrivibili alle FFAA/CdS nell'attuazione delle specifiche norme/regolamenti/ecc., con particolare riferimento al Codice dell'Ordinamento Militare (D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66)(COM) e al relativo Testo Unico delle disposizioni regolamentari in materia di Ordinamento Militare (D.P.R. 15 marzo 2010, n. 90) (TUOM).

1.2 SCOPO

La presente norma ha lo scopo di indicare gli "stati" che possono assumere gli aeromobili militari e le relative parti e le responsabilità che si assume l'Ente nella cessione di "ex" Aeromobili Militari ovvero degli articoli di configurazione "Fuori Uso/Fuori Servizio" con particolare riferimento alla gestione degli a.c. incidentati e delle parti da essi provenienti.

1.3 APPLICABILITA'

Le prescrizioni contenute nella presente norma devono essere applicate dagli Enti, dalle Forze Armate (FFAA) e dai Corpi dello Stato che impiegano i materiali di competenza di questa Direzione.

1.4 VALIDITA'

La presente norma entra in vigore a decorrere dalla data di edizione della stessa.

1.5 DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

COM	Codice dell'Ordinamento Militare (D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66)
TUOM	Testo Unico delle disposizioni regolamentari in materia di Ordinamento Militare (D.P.R. 15 marzo 2010, n. 90)
Direttiva ISV-002	Norme di procedura per la trattazione delle pratiche relative ad incidenti di aeromobili Edizione 2011
AER.00-1-57	Prelievo di parti da sistemi e loro utilizzo come parti di ricambio per altri sistemi
AER.P-7	Norma per l'iscrizione e la tenuta del registro degli aeromobili militari (RAM)
	Normativa ENAC applicabile (non in contrasto con la presente P.T. e con altre Norme edite dalla DAAA)

1.6 DEFINIZIONI E SIGLE

Riferirsi alla norma AER.Q-2010 e alle seguenti definizioni/sigle peculiari:

- Aeromobile Storico Aeromobile registrato in Italia che assume una valenza storica o significativa nello sviluppo dell'aeronautica (Regolamento ENAC NAV-15F).
- AD Amministrazione Difesa
- FUD Fuori Uso Distrutto
- FUR Fuori Uso con Recupero di parti
- PMA Parts Manufacturer Approval
- RAM Registro degli Aeromobili Militari

2 **IMPIEGABILITA' DI UN MATERIALE E DELLE SUE PARTI – DICHIARAZIONE DI FUORI SERVIZIO E FUORI USO**

Nei seguenti sottoparagrafi sono riassunte le procedure e le responsabilità relative alle emissioni delle dichiarazioni di Fuori Servizio e Fuori Uso.

2.1 STATI DEGLI ARTICOLO DI CONFIGURAZIONE

I materiali in relazione all'efficienza o alla rispondenza all'impiego, sono distinti in:

- impiegabili: materiali nuovi e usati, efficienti o riparabili e comunque rispondenti ad esigenze di impiego;
- di facile consumo: materiali che per l'uso cui sono destinati, si deteriorano rapidamente o si esauriscono contestualmente alla messa in uso;
- Fuori Servizio: materiali non più rispondenti ad esigenze di impiego per ragioni militari, tecniche od economiche, ancorché efficienti ovvero esuberanti rispetto alle esigenze di ordine militare.

- Fuori Uso: materiali non più efficienti, il cui ripristino sia stato dichiarato economicamente non conveniente o sia tecnicamente impossibile ovvero materiali che, per la loro intrinseca composizione, abbiano subito alterazioni nelle loro essenziali caratteristiche chimiche, fisiche e tecnologiche.

Nel caso specifico del Fuori Uso esistono due cause che possono originarlo:

- vetustà e usura;
- incidente.

Il Fuori Uso inoltre può essere di due tipi in relazione alla possibilità di recupero delle sue parti:

- Fuori Uso Distrutto (FUD): nessuna possibilità di recupero delle parti;
- Fuori Uso con Recupero parti (FUR): alcune parti possono essere recuperate.

In particolare, fatta salva la possibilità di recuperare alcune parti nel caso di FUR, gli aeromobili militari Fuori Uso per motivi tecnici non sono più impiegabili avendo perso le caratteristiche essenziali per l'ammissione alla navigazione aerea ed in aderenza a quanto previsto dall'articolo 745 del Codice della Navigazione Aerea sono stati cancellati dal Registro degli Aeromobili Militari (RAM).

2.2 VALUTAZIONE DELLO STATO DI UN MATERIALE

A seguito della valutazione di re-impiegabilità gli aeromobili e le loro parti potranno essere re-immessi nel ciclo logistico degli aeromobili militari oppure dichiarati fuori uso.

La valutazione dello stato di un materiale e delle sue parti ha pertanto un evidente impatto sulla sicurezza e quindi deve scrupolosamente seguire le disposizioni vigenti in materia con particolare riferimento alle Pubblicazioni Tecniche applicabili al materiale stesso ed al COM/TUOM.

Per completezza di informazione si riassumono di seguito le modalità e le responsabilità relative alle dichiarazioni di Fuori Servizio e Fuori Uso definite nel RAD e richiamate nella ISV-002.

- Dichiarazione di Fuori Servizio
Il "Fuori Servizio" dei materiali viene di norma disposto dall'Organo Centrale. Nei casi in cui il fuori servizio non sia disposto dall'Organo Centrale, gli organismi che hanno la gestione logistica dei materiali, anche ai fini dell'eventuale permuta, formulano proposta di dismissione o radiazione per i complessi, le parti o i singoli oggetti, ancorché efficienti, da porre fuori servizio.

La proposta è inoltrata alla competente Autorità Logistica centrale corredata da un parere motivato reso da una Commissione Tecnica all'uopo nominata o da apposito Organo Tecnico in base a quanto stabilito dal COM/TUOM.

➤ Dichiarazione di Fuori Uso

La dichiarazione di fuori uso di materiali inefficienti o ritenuti non più idonei ad ulteriore servizio come aeromobili militari, in dipendenza della loro vetustà od usura, è proposta da chi ha in consegna i materiali per l'uso.

L'Autorità da cui dipende il proponente trasmette la proposta ad una apposita Commissione Tecnica di accertamento, costituita in via permanente o nominata di volta in volta.

Il COM/TUOM indica l'Autorità cui spetta la nomina della commissione, il numero ed i requisiti dei componenti, nonché le modalità per l'assolvimento dei compiti ad essa demandati.

La Commissione ha le seguenti competenze:

- a) constatare se i materiali siano effettivamente non più idonei ad ulteriore servizio;
- b) accertare le cause che hanno determinato l'inefficienza dei materiali, comunicando all'Autorità Competente il fatto nel caso in cui si ritenga che l'inidoneità derivi da incuria o da uso irregolare;
- c) accertare la riparabilità dei materiali riconosciuti inefficienti; proporre o disporre la riparazione o la dichiarazione di fuori uso ove non siano riparabili;
- d) disporre, su richiesta o direttamente, il ricambio dei materiali;
- e) indicare la specie e la quantità dei materiali che presumibilmente possono ricavarsi dalle demolizioni o dal disfacimento di quelli dichiarati fuori uso.

➤ Fuori uso di materiali incidentati

Per la valutazione dello stato in termini di impiegabilità di un materiale incidentato, devono essere osservate le particolari disposizioni, riportate di seguito, relative ai compiti delle Commissioni di Accertamento e dell'Ente Tecnico che ha in carico il materiale interessato.

La valutazione della riparabilità di un materiale incidentato e delle sue parti è a cura dell'Ente Tecnico che ha in carico il materiale stesso.

Tale Ente dovrà, sulla base della documentazione tecnica applicabile, verificare se si tratta di materiale riparabile (R3/R2/R1) o FUD / FUR. Nel primo caso (R3/R2/R1) il re-impiego del materiale è sotto la responsabilità dell'Ufficiale Tecnico che delibera il materiale.

Nel secondo caso (FUD/FUR), la proposta del Fuori Uso sarà inviata dall'Ente che ha in carico il materiale ad un'apposita Commissione Tecnica di Accertamento che, secondo quanto disciplinato dal Regolamento Amministrazione Difesa (vds COM/TUOM) e dalla ISV-002, constaterà se il materiale sia effettivamente non più idoneo ad ulteriore servizio.

A fronte di tale constatazione, tutti i materiali non re-impiegabili dovranno essere dichiarati Fuori Uso.

Qualora nessuna parte di un aeromobile fosse re-impiegabile, sarà sufficiente la dichiarazione di FUD dell'aeromobile stesso e nel contempo la dichiarazione di FUD determina il divieto assoluto di reimpiego di qualsiasi parte del velivolo incidentato.

3 GESTIONE DELLE PARTI PROVENIENTI DA MATERIALI FUORI SERVIZIO O FUORI USO

Di seguito vengono definite le procedure per il recupero delle parti provenienti da aeromobili Fuori Servizio e Fuori Uso con particolare riferimento alle parti di aeromobili incidentati.

3.1 RECUPERO DELLE PARTI

Per quanto riguarda la valutazione in termini di re-impiegabilità di parti provenienti da materiali dichiarati Fuori Servizio o Fuori Uso, con particolare riferimento ai materiali incidentati, è necessario attenersi alle istruzioni a carattere generale di seguito riportate e in linea con quanto stabilito dalla norma AER.00-1-57. Premesso che la corretta identificazione (Part Number e Serial Number) e registrazione delle parti smontate dall'aeromobile è requisito essenziale per poterne garantire la tracciabilità nel caso di un loro eventuale recupero, si rappresenta che:

- è vietato re-impiegare parti di a.c. che, pur non avendo un LIC (Limite di Impiego Calendariale) e/o LOF (Limite di Ore di Funzionamento), siano soggette ad ispezioni periodiche/revisione generale, unitamente all'a.c. su cui sono installate, ovvero soggette ad ispezioni periodiche o speciali legate alle ore di volo dell'a.c., a meno che tali parti siano corredate di documentazione caratteristica (libretto, scheda di identità, etc) da cui possa essere tracciata con immediatezza la scadenza degli interventi manutentivi previsti;
- è vietato re-impiegare strutture primarie di aeromobili che non sono monitorizzate con specifica scheda e per le quali non sia stato definito il limite di vita in servizio.

In aggiunta, specificatamente per le strutture primarie soggette a fatica, l'attività di re-impiego è consentita quando per dette parti è stato anche disposto, con apposita Prescrizione Tecnica, un modulo per la rilevazione dei fattori di carico da inviare alla DRS (per il calcolo in percentuale delle ore equivalenti/residue) che contempra le relative istruzioni per la compilazione e le frequenze di rilevazioni e invio dei dati;

- i materiali che hanno subito un fuori limite (atterraggio pesante, eccessivi g, ecc.) e le parti su di essi installate, potranno essere re-impiegati solo dopo aver seguito le istruzioni in merito stabilite dalla documentazione tecnica applicabile.

Qualora tale documentazione non riportasse istruzioni in merito, la re-impiegabilità del materiale e delle sue parti potrà essere dichiarata solo dalla DRS;

- le parti provenienti da aeromobili incidentati potrebbero essere state sottoposte a stress meccanici e termici o a permanenza in acqua, ciò potrebbe averne compromesso l'integrità strutturale o funzionale rendendole definitivamente non aeronavigabili.

Per quanto sopra il recupero di parti incidentate è vietato quando non è possibile fare approfonditi controlli e se non si ha l'autorizzazione di un Ente Tecnico Sovraordinato.

4 CESSIONE MATERIALI FUORI SERVIZIO/FUORI USO

La cessione a titolo oneroso o gratuito, temporanea o definitiva, dei materiali dichiarati fuori servizio o fuori uso, non destinati alla permuta, viene stabilita dall'Autorità Logistica Centrale e può essere effettuata sul posto da parte dell'Organismo che ha l'utenza del materiale.

In ogni caso all'atto della cessione dovranno essere rimosse tutte le insegne di reparto, le matricole militari e i distintivi di nazionalità. Inoltre si dovrà provvedere a verificare l'avvenuta cancellazione dal Registro degli Aeromobili Militari ai sensi dell'AER(EP).P-7.

4.1 CESSIONE DEI FUORI SERVIZIO

Disposta la dismissione o la radiazione dei materiali Fuori Servizio, l'Autorità Logistica Centrale stabilisce se tali materiali debbano essere impiegati per finalità diverse da quelle originarie, trasformati, venduti e se la vendita debba essere preceduta dal disfacimento o dalla demolizione dei materiali, permutati, distrutti o smaltiti.

Nel caso specifico della cessione i materiali Fuori Servizio possono essere:

- a. retrocessi alla Ditta Costruttrice/Progettatrice, in adempimento di apposite disposizioni contrattuali (Buy Back) o di specifici accordi intergovernativi (Memorandum of Understanding);
- b. ceduti ad altre amministrazioni dello Stato solo se, per ragioni di urgenza o per altre motivate esigenze, tali amministrazioni non possano provvedere direttamente;
- c. ceduti ad altre amministrazioni pubbliche, anche estere, ed a privati per ragioni urgenti di interesse pubblico di natura militare o in occasione di operazioni di soccorso per pubbliche calamità o per ragioni di politica internazionale;
- d. ceduti allorché ricorra un interesse tecnico, scientifico o industriale, anche indiretto, per le Forze armate;
- e. ceduti, solo a favore di Soggetti ufficialmente riconosciuti dallo Stato Maggiore della F.A. competente o C.d.S. come promotori della cultura aeronautica e/o dei valori da essi rappresentati, al fine di esigenze legate agli "aeromobili

storici” (vedi para 1.6) per cui si prevede un ripristino delle capacità volative sulla base di quanto indicato nell'Annesso II del Regolamento (CE) n. 216/2008,

Nota

Le cessioni ed i prestiti di materiali nonché le prestazioni tecnico-logistiche a favore di Forze Armate estere o per conto delle stesse sono disciplinate dagli accordi e dai memorandum d'intesa stipulati con i Paesi interessati.

La cessione del Fuori Servizio, avviene sempre dopo la cancellazione della matricola militare, ma in condizioni di re-impiegabilità.

Il Soggetto a cui viene ceduto il materiale si assume la piena responsabilità dell'eventuale impiego.

4.1.1 GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE CARATTERISTICA

Il Reparto che utilizza i materiali, da cedere nelle modalità di cui ai punti “a”, “b”, “c” e “d”, dovrà:

- effettuare una copia conforme all'originale di tutta la documentazione caratteristica (libretti di identità, rubrica inventariale, libretto peso e centraggio, FORM ONE) a corredo del materiale;
- trasferire tale copia al nuovo utilizzatore definito nell'ambito del contratto di acquisizione/retrocessione;
- conservare gli originali della documentazione caratteristica a corredo del materiale presso il reparto utilizzatore per almeno 10 anni;
- qualora richiesto, consegnare e conservare una copia della “declaration of accident/incident”: dichiarazione di assenza di incidenti accorsi al materiale durante il periodo di presa in carico ovvero descrizione degli eventuali incidenti;
- qualora richiesto, consegnare e conservare una copia della “declaration aircraft operations”: dichiarazione che il materiale è stato impiegato, in termini di voli e manutenzioni, secondo i limiti certificati (Es: inviluppo di volo, manuali di manutenzione) durante il periodo di presa in carico
- qualora richiesto, consegnare e conservare una copia della “declaration for loan & PMA parts” ovvero la dichiarazione che sul materiale durante il periodo di presa in carico non sono state installate parti “on loan from any third party” o “PMA”.
- qualora richiesto potrà essere fornita una copia delle Pubblicazioni Tecniche specificando se sono aggiornate alla data della cessione.

4.2 CESSIONE DEI FUORI USO

Il materiale dichiarato fuori uso, salvo che non sia diversamente disposto, è sottoposto a demolizione ovvero a disfacimento con provvedimento dell'Autorità.

Il materiale proveniente dalla demolizione o dal disfacimento, che risulti di nessun valore commerciale, viene eliminato ovvero distrutto.

Quanto sopra al fine di eliminare il rischio che i materiali in questione possano entrare in possesso di soggetti che potrebbero produrre alterazioni, contraffazioni o falsi documenti ai fini di un ulteriore impiego aeronautico come componenti apparentemente approvati.

Nel caso in cui l'Autorità disponga la cessione del materiale dichiarato Fuori Uso, Distrutto o con Recupero Parti, vale quanto di seguito riportato.

➤ Fuori Uso Distrutto

A fronte di quanto disposto dal COM/TUOM, il materiale FUD, incluse le sue parti, deve essere ceduto in una condizione tale da evitarne un eventuale uso improprio che potrebbe impattare negativamente sulla sicurezza dell'aviazione militare ed avere riflessi anche su quella civile.

Pertanto il FUD, prima della cessione, deve essere fisicamente demolito e ceduto in una forma non riconducibile ad un aeromobile potendo essere quindi alienato a peso.

La cessione di un Fuori Uso Distrutto in una forma riconducibile ad un aeromobile, ossia non fisicamente demolito, è consentita nei seguenti due casi:

a) Aeromobili o Materiali, utili ai fini culturali o didattici o dichiarati come "storici" (Beni Culturali) a fronte di una determinazione dello Stato Maggiore di Forza Armata, per i quali non si prevede un uso in volo.

In tale caso l'esecuzione delle azioni di seguito riportate, o una combinazione di esse, è considerata opportuna per prevenire l'ulteriore impiego nel mondo aeronautico:

- compromissione delle funzioni primarie;
- marcatura in modo chiaro e permanente delle parti con la dizione "non per uso aeronautico"
- rimozione delle targhette e di ogni altra eventuale indicazione;
- sottoscrizione di un'apposita dichiarazione, contestuale all'atto di prestito/cessione, per sollevare l'AD da qualsiasi responsabilità derivante dall'uso di detto materiale;
- registrazione su appositi documenti di FA/CdS del materiale prestato/ceduto ai fini della tracciabilità dello stesso e del ricevente;
- sottoscrizione di un'apposita dichiarazione, contestuale all'atto di prestito/cessione, affinché chi riceve il materiale s'impegni a non cederlo, tutto o in parte, a terzi.

b) Aeromobili o materiali non più impiegabili come aeromobili militari (o installabili su di essi), ma per i quali si prevede un ripristino delle capacità volative in qualità di “aeromobili storici (o parti utili per la ricostruzione degli stessi) su iniziativa dello Stato Maggiore di FA o CdS e nel rispetto di quanto indicato nell'Annesso II del Regolamento (CE) n. 216/2008.,

La cessione potrà avvenire solo a favore di Soggetti ufficialmente riconosciuti dallo Stato Maggiore della F.A. competente o C.d.S. come promotrici della cultura aeronautica e/o dei valori da essi rappresentati.

L'eventuale riammissione al volo, a fini storico-amatoriali, e previo il rilascio del permesso di volo da parte esclusivamente dell'ENAC, potrà avvenire sotto la piena responsabilità del soggetto al quale tali aeromobili sono ceduti e a seguito di apposito iter, previsto dalla normativa ENAC applicabile, ove non in contrasto con la presente Norma e con le altre Norme edite dalla DAAA.

Il conseguimento del permesso di volo, l'attività ad esso finalizzata e la successiva gestione dell'aeromobile rimangono sotto la piena responsabilità del soggetto a cui lo stesso è stato ceduto.

Per poter svolgere attività di volo di carattere storico-amatoriale il soggetto ricevente il materiale oggetto della cessione deve:

- effettuare tutte le attività in accordo alla normativa ENAC applicabile, ove non in contrasto con la presente Norma e con le altre Norme edite dalla DAAA;
- sollevare, con apposita dichiarazione contestuale all'atto di cessione, l'AD da qualsiasi responsabilità derivante dall'uso di detto materiale;
- impegnarsi, con apposita dichiarazione contestuale all'atto di cessione, a non cedere, tutto o in parte, a terzi il materiale acquisito.

➤ Fuori Uso con Recupero parti

Il materiale FUR deve essere privato di tutte le sue parti recuperabili diventando così un FUD, mentre le parti recuperate (efficienti o riparabili) se dichiarate non più rispondenti alle esigenze di Forza Armata dovranno, in caso di cessione, seguire l'iter previsto per i Fuori servizio.

4.2.1 GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE CARATTERISTICA

A fronte della cessione di un FUD è vietata in modo tassativo, la consegna di qualsiasi documentazione caratteristica ed in particolare dei suoi accessori/equipaggiamenti, sia in copia che originale.

La disponibilità concessa impropriamente ed arbitrariamente della documentazione in parola oltre ad attivare azione amministrative e penali nei confronti di chi la utilizza per trarne profitto indebito, porta alla chiamata in correità per le persone che ne hanno reso possibile l'uso.

Le modalità di cessione della documentazione relativa a parti recuperabili da un materiale FUR segue l'iter di cui al para 4.1.1 relativo ai Fuori Servizio.