



Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici

**Inconvenienti di Volo, Segnalazioni Inconvenienti e
Segnalazione Chiusura Inconvenienti di Volo**



ELENCO ABBREVIAZIONI

D.R.S.	Ditta Responsabile di Sistema
I.V.	Inconveniente di Volo (ISV-2)
P.T.	Prescrizione Tecnica
P.T.D.	Prescrizione Tecnica Ditta
R.I.	Reparti di Impiego
S.C.I.	Segnalazione Chiusura I.V./S.S.V.
S.I.	Segnalazione Inconvenienti
S.O.	Supplemento Operativo
S.S.	Supplemento di Sicurezza
S.S.V.	Segnalazione Sicurezza Volo (ISV-2)



INDICE DEGLI ARGOMENTI

- 1. IDENTIFICAZIONE DEL PROBLEMA**
- 2. ANALISI DEL PROBLEMA**
- 3. POSSIBILI LINEE DI AZIONE**



1. IDENTIFICAZIONE DEL PROBLEMA



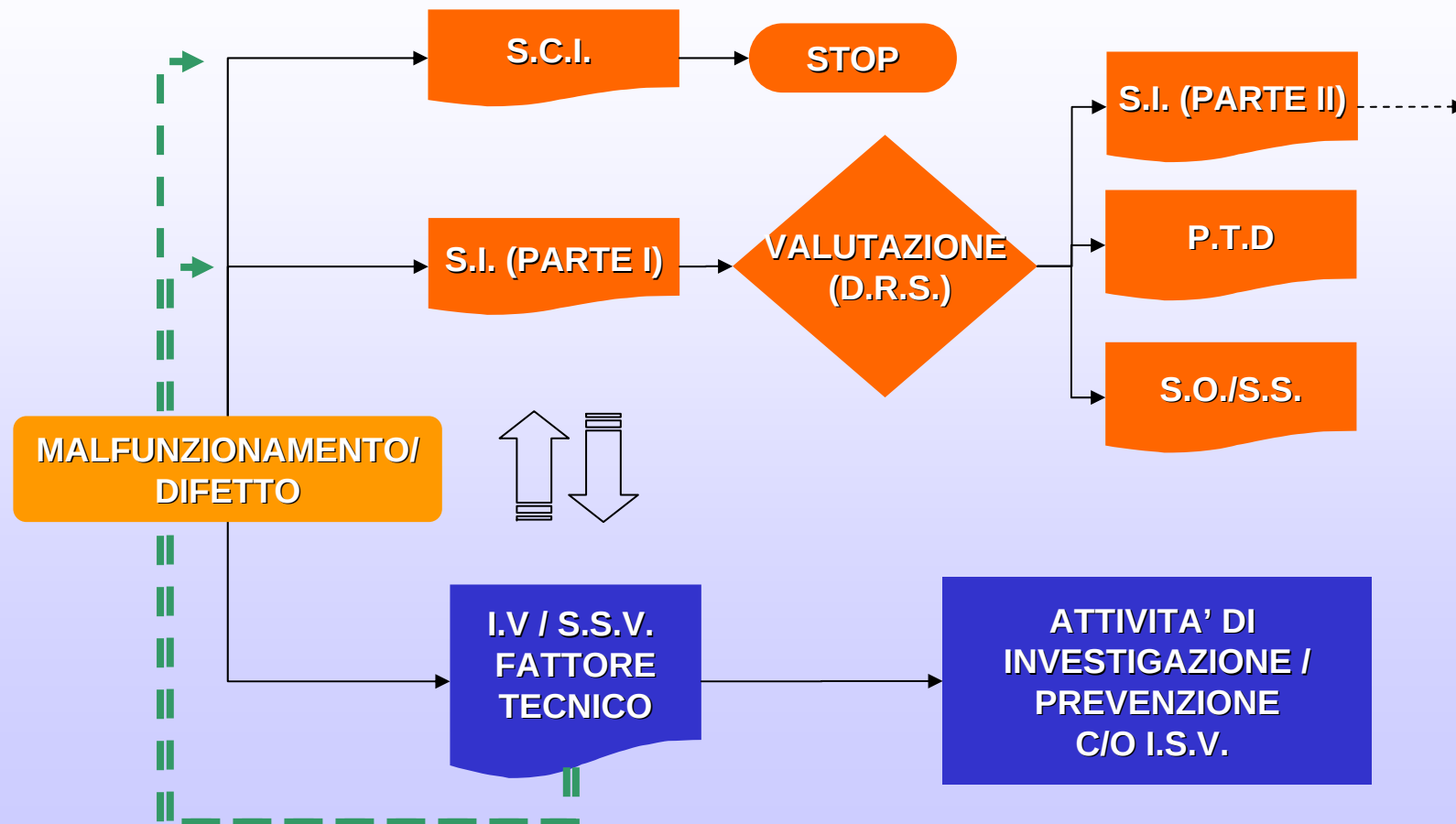
1. IDENTIFICAZIONE DEL PROBLEMA

- LA GESTIONE DELL'EVENTO
“INCONVENIENTE TECNICO” AVVIENE
CON:
 - I.V./S.S.V. A FATTORE TECNICO [DIRETTIVA ISV-2)]
 - S.I. [NORMA AER(EP)-00-01-6]
- CONSEGUENTEMENTE:
 - PROBLEMI DI INTERFACCIA TRA LE NORME;
 - AREE DI SOVRAPPOSIZIONE;
 - NECESSITA' COORDINAMENTO ENTI
INTERESSATI



1. IDENTIFICAZIONE DEL PROBLEMA

(DIAGR. SEMPLIFICATO)





1. IDENTIFICAZIONE DEL PROBLEMA

- COSA NON VA (I):

- A TUTTO IL MESE DI DIC. 2008, OLTRE 700 INCONVENIENTI DI VOLO A FATTORE TECNICO RISULTANO “APERTI”!
- NEL 2008, PERVENUTI ALLA D.G.A.A. 412 I.V. “TECNICI”:
 - PER 28 E’ STATA EMESSA S.I.
 - DEI RIMANENTI 384, SOLO PER 65 DI ESSI (IL 17%) E’ STATA EMESSA S.C.I.!



1. IDENTIFICAZIONE DEL PROBLEMA

• COSA NON VA (II):

- RIFERIMENTI INCROCIATI (ENTRAMBE LE NORME RICHIAMANO L'ALTRA)
 - ISV2 (EDIZIONE 2007);
 - AER(EP).00-01-6 (HA SUBITO SOSTANZIALI VARIANTI A PARTIRE DALLA EDIZIONE DEL 4/10/2006)
- NE CONSEGUONO ALCUNI DISALLINEAMENTI:
 - ISV2 PREVEDE TRASMISSIONE A D.G.A.A DEGLI I.V./S.S.V. ATTRIBUITI A FATTORE UMANO DELLA MANUTENZIONE (CHE NON RIENTRANO NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA NORMA SULLE S.I.!)
 - ISV2 NON ALLINEATA CON AER(EP).00-01-6 PER QUANTO ATTIENE IL PROCESSO DI TRATTAZIONE DELLE S.I. (COMPITI DELLA D.R.S.)



2. ANALISI DEL PROBLEMA



2. ANALISI DEL PROBLEMA

- DUE PROCEDURE PER LA GESTIONE DELL'EVENTO "INCONVENIENTE TECNICO":
 - DIRETTIVA ISV-2
 - AER(EP).00-01-6
- CAMPO DI APPLICAZIONE APPARENTEMENTE IDENTICO, MA...



2. ANALISI DEL PROBLEMA

Definizioni degli “Inconvenienti (a fattore tecnico)”:

– (ISV2):

- Inconvenienti di Volo

➤ “...eventi, diversi dall’incidente, accaduti durante il periodo di utilizzazione dell’aeromobile, che pregiudichino o possano pregiudicare la sicurezza delle operazioni”.

- Fattori tecnici

➤ “..Per fattori tecnici si intendono quelli attribuibili a difetto o inadeguatezza dei materiali, degli equipaggiamenti, degli organi e dei sistemi che compongono l’aeromobile.”

EFFETTI

– (AER.00-01-6):

- “... inconvenienti tecnici o manutentivi per i quali è ritenuto necessario svolgere indagini al fine di determinarne la causa, ovvero è necessario adottare un provvedimento correttivo che eviti il ripresentarsi dell’inconveniente stesso”
- “Tali inconvenienti possono essere costituiti da malfunzionamenti, danni strutturali, difetti del materiale, difetti del software, difetti dovuti a guasti ai componenti collegati, attribuibili agli stessi”.

CAUSE



2. ANALISI DEL PROBLEMA

- **ESIGENZA COMUNE:**

- Segnalare inconvenienti ai fini di investigazione e prevenzione

- **ASPETTI PECULIARI:**

- (ISV2):

- È rilevante l'effetto (impatto, anche potenziale, su S.V.);
- La causa e il provvedimento correttivo possono essere già noti (inconveniente risolto dall'Ente di Manutenzione secondo le procedure applicabili)

- (AER.00-01-6):

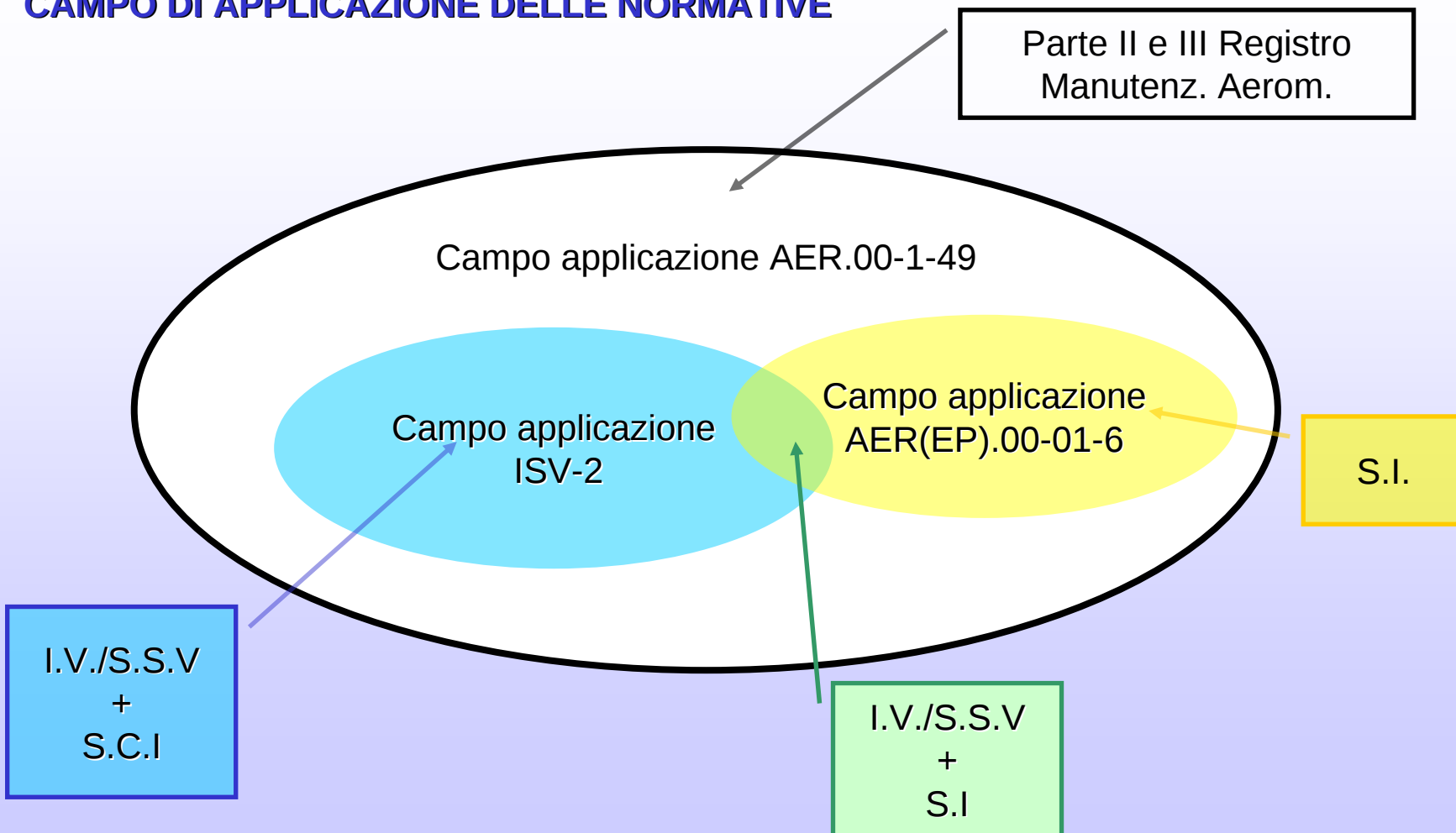
- Si applica quando la causa non è nota!
- Obbligo di analisi (D.R.S.) per eventuale indagine tecnica e correttivo
- L'effetto (eventuale impatto su S.V.) è rilevante ai fini dei tempi di reazione



2. ANALISI DEL PROBLEMA

LA GESTIONE DEI MALFUNZIONAMENTI/DIFETTI:

CAMPO DI APPLICAZIONE DELLE NORMATIVE





2. ANALISI DEL PROBLEMA

- CON L'ESCLUSIONE DEGLI "ADDETTI AI LAVORI", LE DIFFERENZE/PECULIARITA' TRA I.V. E S.I. NON SONO IMMEDIATAMENTE EVIDENTI
- LA PROCEDURA DI EMISSIONE DI I.V./S.S.V. A FATTORE TECNICO DEVE ESSERE TRACCIABILE RELATIVAMENTE ALLE ATTIVITA' CONSEGUENTI (CHIUSURA I.V. OPPURE EMISSIONE S.I.)



2. ANALISI DEL PROBLEMA

IL RUOLO DELLA D.G.A.A. RELATIVAMENTE AGLI “INCONVENIENTI TECNICI”:

- RESPONSABILE AERONAVIGABILITA’
AEROMOBILI MILITARI**
- EMETTE NORMATIVA DI CARATTERE GENERALE
PER IL MANTENIMENTO AERONAVIGABILITA’:**
 - IN PARTICOLARE:**
 - AER.00-00-5
 - AER.00-01-6
- RECEPISCE NELLA NORMATIVA DI CARATTERE
PARTICOLARE (P.T.) LE PROPOSTE DI
PROVVEDIMENTI CORRETTIVI FORMULATE DALLA
D.R.S.**



2. ANALISI DEL PROBLEMA

- **ECCESSIVO NUMERO DI I.V./S.S.V. A FATTORE TECNICO NON CHIUSI**

POSSIBILI CAUSE:

- **PROCEDURE NON CORRETTE**
- **CARENTE APPLICAZIONE DELLE PROCEDURE;
(COORDINAMENTO ENTI INTERESSATI)**



2. ANALISI DEL PROBLEMA

- **ECCESSIVO NUMERO DI I.V./S.S.V. A FATTORE TECNICO NON CHIUSI**

- **PROCEDURE:**

AGGIORNAMENTO NORMA AER.00-01-6:

➤ IN CASO DI I.V./S.S.V A FATTORE TECNICO, INTRODOTTO OBBLIGO DI EMETTERE (IN ALTERNATIVA):

- ✓ UNA S.I.;
- ✓ UNA S.C.I.

CIO' GARANTISCE CHE TUTTE LE SEGNALAZIONI SU INCONVENIENTI "TECNICI" CON POTENZIALI EFFETTI SU AERONAVIGABILITA' /S.V. SONO:

- ✓ RIPORTATE ALLA D.R.S.
- ✓ ANALIZZATE
- ✓ RISOLTE CON PROPOSTE DI PROVVEDIMENTI CORRETTIVI



2. ANALISI DEL PROBLEMA

- **ECCESSIVO NUMERO DI I.V./S.S.V. A FATTORE TECNICO NON CHIUSI**
 - **APPLICAZIONE PROCEDURE:**
 - I.V./S.S.V. EMESSI DA UFFICI S.V.; S.I. EMESSE DA ENTE MANUTENZIONE;
 - NECESSITA' DI STRETTO COORDINAMENTO TRA AREA S.V. E MANUTENTIVA PER LA PUNTUALE EMISSIONE DELLE S.C.I.
 - NECESSITA' DI ATTIVITA' DI VERIFICA PERIODICA DELLA SITUAZIONE (PARIFICA DEL PREGRESSO IN CASO DI SCOSTAMENTO ECCESSIVO)



3. POSSIBILI LINEE DI AZIONE



3. POSSIBILI LINEE DI AZIONE

(NORMATIVA DELLA D.G.A.A.)

- NEL PROSSIMO AGGIORNAMENTO DELLA NORMATIVA DI ARMAEREO AER(EP).00-01-6, SARA' ULTERIORMENTE EVIDENZIATA L'IMPORTANZA DELLA CHIUSURA DEGLI I.V./S.S.V. A FATTORE TECNICO (S.C.I.)**



3. POSSIBILI LINEE DI AZIONE

- **NECESSITA' DI AGIRE ATTRAVERSO TUTTI I CANALI INFORMATIVI/FORMATIVI ESISTENTI PER EVIDENZIARE NECESSITA' DI CHIUSURA DEGLI I.V. (CORRETTO E PUNTUALE UTILIZZO DELLE S.C.I.)**
- **CIO' TUTTAVIA NON DEVE ESSERE PERCEPITO COME DISINCENTIVO ALLA EMISSIONE DI I.V./S.S.V. (STRUMENTO BASILARE DI PREVENZIONE)**
- **FONDAMENTALE IL COORDINAMENTO TRA AREA S.V. ED AREA MANUTENTIVA A LIVELLO LOCALE**



3. POSSIBILI LINEE DI AZIONE

- **VERIFICARE LA CORRETTA APPLICAZIONE PROCEDURE, IN PARTICOLARE EMISSIONE S.C.I, A LIVELLO DEI REPARTI DI IMPIEGO**
- **PROMUOVERE/RACCOMANDARE ATTIVITA' DI PARIFICA DEL PREGRESSO IN CASO DI SCOSTAMENTI ECCESSIVI**



3. POSSIBILI LINEE DI AZIONE

- **QUESTE ATTIVITA' DI VERIFICA/PARIFICA POTREBBERO ESSERE UTILMENTE INSERITE ALL'INTERNO DI PROCEDURE DI COORDINAMENTO TRA AREA S.V. ED AREA MANUTENTIVA GIA' ESISTENTI:**
 - **CONSIGLI S.V. DI STORMO – RIF. DIRETTIVA ISV-1;**
 - **PROCEDURE DEL S.G.Q. DELL'ENTE MANUTENTIVO DI 2°/3° L.T. (RIF. AER.Q-2005)**



GRAZIE PER L'ATTENZIONE