

L'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS) è proprietario di un aereo bimotore da ricerca, modello Piper PA34 220T Seneca III, marche I-LACA.

Entro i primi mesi del 2023 il velivolo dovrà essere in grado di effettuare un rilievo Lidar ad alta risoluzione nell'ambito di un progetto di ricerca finanziato dal National Geographic per lo studio delle evidenze a terra dello Zanclean Megaflood.

Inoltre, vista l'aggiudicazione di due progetti PNRR (ECCSELLENT e ITINERIS), il velivolo dovrà ospitare nuova strumentazione sia di telerilevamento (laser scanner, fotocamera e unità inerziale, gravimetro strapdown e magnetometro) sia per il monitoraggio di qualità dell'aria in collaborazione con il CNR ISAC.

Il velivolo per essere messo in condizioni di essere operativo per i lavori di telerilevamento deve necessariamente effettuare una modifica di tipo maggiore alla fusoliera.

Quando la modifica che si vuole introdurre è sostanziale (ad esempio tale da modificare le prestazioni di volo, o le dimensioni della fusoliera o il tipo di motori installati), è necessario completare un nuovo iter di certificazione per ottenere un nuovo certificato di tipo.

Il Certificato di Tipo Supplementare (Supplemental Type Certificate) è il documento di approvazione di una modifica maggiore come da Regolamento UE 748/2012 21.A.91.

La domanda per la Certificazione di Tipo Supplementare deve essere inoltrata all'EASA da una ditta aeronautica certificata EASA part21, mentre i lavori per l'effettuazione della botola devono essere eseguiti da un'impresa che sia in possesso della certificazione EASA parte 145, e personale tecnico con licenza LMA e specifica per Piper PA34.

In base alla consultazione dell'elenco delle imprese certificate part21 come riportato sul sito EASA (List Of Approved Production Organisations – Part21), risulta che la Boggi Aeronautics è una delle imprese certificate più vicine sia alla sede OGS che al sito di hangaraggio del velivolo.

Inoltre, da una ricerca più approfondita sull'impresa in questione, risultano evidenti i seguenti vantaggi che motiverebbero l'affidamento del servizio all'impresa summenzionata:

Vasta esperienza nel settore e professionalità:

Boggi Aeronautics è da quasi 11 anni una DOA EASA, essendo di fatto una delle più longeve DOA indipendenti e con un ambito di lavoro molto ampio.

In particolare sugli aeromobili non da trasporto ha vasta esperienza di modifiche e riparazioni strutturali e di modifiche avioniche e di cabina. La stessa esperienza vale per gli elicotteri sia leggeri che da trasporto, con all'attivo molteplici installazioni sia in cabina che fuori cabina.

Il personale che fa parte dell'organico ha inoltre esperienza in manutenzione di aeromobili ed elicotteri, oltre che di gestione tecnica e di gestione qualità, in quasi tutti gli ambiti normativi di competenza EASA ed ENAC.

Esperienza specifica nel settore del telerilevamento

La Boggi Aeronautics vanta una vasta esperienza nella realizzazione di minor changes e Supplemental Type Certificate (STC) con particolare riguardo all'installazione di sensoristica di telerilevamento (camere e laser scanner aerei) installazioni fotogrammetriche: risulta infatti che ha realizzato gli STC e minor changes per quasi l'intera flotta della Compagnia Generale Ripreseeree (CGR), azienda leader in Italia ed Europa nel settore della fotogrammetria e del telerilevamento.

Possesso di Certificazioni:

La Boggi Aeronautics risulta in possesso delle seguenti certificazioni:

- Possesso di certificazione EASA part 21 DOA (Design Organization Approval)
- Possesso di certificazione EASA part 21 POA (Production Organization Approval)

Risparmio economico:

Affidando il servizio di alla Boggi Aeronautics si prefigurerebbe un risparmio economico dovuto sia alla relativa vicinanza alla sede OGS che all'aviosuperficie dove si trova il velivolo Piper Seneca III, e che quindi garantirebbe economicità negli spostamenti e rapidità operativa di intervento.

Inoltre, interpellata l'impresa, viene garantita la possibilità che l'aereo non verrebbe movimentato dall'hangar, oppure, nel caso di affidamento dei lavori di installazione del kit ad una part 145 diversa da quella che opera la manutenzione presso l'hangar, eventuali spostamenti non sarebbero a carico di OGS.

Tempistiche realizzative

La Boggi Aeronautics, per quanto di propria competenza, garantirebbe che l'esecuzione dei lavori inerenti lo sviluppo, la produzione, l'esecuzione, modifica relativi all'STC avverrebbero nei tempi richiesti da OGS, ovvero entro 8 mesi dall'affidamento del contratto, fatti salvi eventuali ritardi sulla certificazione da parte di EASA.

Dott. Paolo Paganini
Referente Infrastruttura AiRS

