

Європейське Агентство з безпеки польотів

РІШЕННЯ № 2007/003/R

ВИКОНАВЧОГО ДИРЕКТОРА АГЕНТСТВА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

від 13 березня 2007 року

про внесення змін до Додатку VI Рішення № 2003/19/RM Виконавчого директора від 28 листопада 2003 року щодо прийнятних засобів відповідності і керівного матеріалу до Постанови Комісії (ЄС) № 2042/2003 про підтримання льотної придатності повітряних суден і аеронавігаційних продуктів, частин і приладів та про схвалення організацій і персоналу, які виконують ці завдання.

ВИКОНАВЧИЙ ДИРЕКТОР ЄВРОПЕЙСЬКОГО АГЕНТСТВА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ,

Беручи до уваги Постанову (ЄС) № 1592/2002 Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2002 про спільні правила у галузі цивільної авіації і заснування Європейського агентства з безпеки польотів¹ (далі – базова Постанова) та, зокрема, її статті 13 і 14,

Беручи до уваги Постанову Комісії (ЄС) № 2042/2003 від 20 листопада 2003 року про підтримання льотної придатності повітряних суден і аеронавігаційних продуктів, частин і приладів та про схвалення організацій і персоналу, які виконують ці завдання²,

оскільки:

- (1) Додаток IV прийнятних засобів відповідності для Part-66 Рішення 2003/19/RM потребує підтримання у актуальному стані щодо відображення потреби введення поняття контролю обмежень критичних місць конструкції (CDCCL).
- (2) Для виконання такої вимоги текст Додатку IV прийнятних засобів відповідності для Part-66 Рішення 2003/19/RM повинен бути змінений відповідним чином.
- (3) Агентство видає сертифікаційні специфікації, включаючи норми льотної придатності і прийнятні засоби відповідності та також всілякий керівний матеріал для застосування базової Постанови та її імплементаційних правил.

¹ OJ L 240, 7.9.2002, р. 1. Постанова з останніми змінами, які внесені Постановою (ЄС) № 1701/2003 (OJ L 243, 27.9.2003, р. 5).

² OJ L 315, 28.11.2003, р. 1. Постанова зі змінами, які внесені Постановою (ЄС) № 707/2006 (OJ L 122, 9.5.2006, р. 17).

- (4) Агентство згідно зі статтею 43 базової Постанови та статей 5(3) і 6 нормотворчої процедури³ провело розширені консультації з зацікавленими сторонами⁴ з питань, які є предметом цього Рішення і відповідно представило письмову відповідь на отримані коментарі⁵.

ВИРІШИВ:

Стаття 1

Цим Додаток IV прийнятних засобів відповідності для Part-66 Рішення 2003/19/RM Виконавчого директора Агентства від 28 листопада щодо прийнятних засобів відповідності і керівного матеріалу до Постанови Комісії (ЄС) No 2042/2003 від 20 листопада 2003 року про підтримання льотної придатності повітряних суден і аеронавігаційних продуктів, частин і приладів та про схвалення організацій і персоналу, які виконують ці завдання змінюється згідно з Додатком 1 цього Рішення.

Стаття 2

Це Рішення набуває чинності 20 березня 2007 року.

Вчинено у Кельні 13 березня 2007 року

P. GOUDOU
За дорученням С. PROBST

³ Рішення Керуючої Ради щодо процедури, яка застосовується Агентством для видання висновків, сертифікаційних специфікацій і керівного матеріалу ("нормотворча процедура"), EASA MB/7/03, 27.6.2003.

⁴ Див.: NPA No 22-2005

⁵ Див.: CRD No 22-2005

Додаток 1 до Рішення 2007/003/R

Наступні пункти Додатку IV до Рішення 2003/19/RM АМС для Part-66 змінюються таким чином:

Внесіть новий пункт до АМС 66.A.45(d) та виправте нумерацію для невірно пронумерованих пунктів:

АМС 66.A.45(d) Підготовка на тип/завдання з підготовки та кваліфікаційні відмітки

....

3. Теоретична та практична підготовка повинна до того ж враховувати критичні питання, такі як контроль обмежень критичних місць конструкції.

Керівний матеріал EASA наведений для проведення підготовки у Додатку IV до АМС для 66.A.45(d).

~~3.~~ 4

~~4.~~ 5

~~5.~~ 6 Програма структурованої підготовки на робочому місці (ОЛТ) може бути підготовлена таким чином, щоб задовольнити вимоги щодо практичної підготовки

....

~~5.~~ 7 До надання типу повітряного судна, заявник повинен бути здатним:

....

~~6.~~ 8

Внесіть новий Додаток до АМС Part-66:

Додаток IV до АМС для 66.A.45(d)

Підготовка з безпеки паливних баків

Цей додаток містить загальні інструкції для проведення підготовки з питань безпеки паливних баків.

1. Цим Додатком вимагається тільки рівень підготовки, який дорівнює 2 рівню.

Детальні вимоги щодо підготовки 2 рівня

Основні цілі:

Після завершення підготовки заявник повинен:

1. знати історію та теоретичні і практичні складові предмету, мати загальну уяву щодо Спеціальних Федеральних Авіаційних Правил (SFARs), які складаються з 14 CFR SFAR 88 FAA і TGL 47 JAA, бути здатним надати детальний опис поняття CDCCL, елементів з обмеженням льотної придатності (ALI) і використання теоретичних основ та характерних прикладів,
2. мати змогу комбінувати та застосовувати окремі елементи знань у логічний та всебічний спосіб.
3. мати детальну інформацію, яким чином вищенаведені питання впливають на повітряне судно у світлі діяльності організації або парку повітряних суден.
4. розуміти та виконувати дії з використанням даних виробника та органа з регулювання, що надають інструкції щодо конструкції та технічного обслуговування, такі як сервісні бюлетені, директиви льотної придатності, Керівництво з технічного обслуговування повітряного судна, Керівництво з технічного обслуговування компонентів та ін.
5. вільно використовувати документацію виробника з різних джерел та вживати корегувальні дії у разі необхідності.
6. визначати компоненти, частини або повітряні судна, які є предметом FTS на основі документації виробника, планувати дію або виконувати сервісний бюлетень та директиву льотної придатності.

Періодична підготовка

Проміжок часу відносно періодичної підготовки повинен встановлюватися організацією, в якій працевлаштований такий персонал, але не повинен перевищувати двох років.

Періодична підготовка повинна містити інформацію щодо розвитку з питань матеріалу, інструментів, документації та директив виробника або повноважного органу.

2. Персонал, який безпосередньо залучений до систем, пов'язаних з безпекою паливних баків (FTS) повинен мати кваліфікацію згідно з наступною таблицею:

Організація	Персонал	Рівень знань	Періодична підготовка
Володарі ліцензії Part-66 в організації з управління підтриманням льотної придатності	Персонал з оцінки льотної придатності згідно з вимогами М.А.707.	2	Так

Володарі ліцензії Part-66 в організаціях, які виконують технічне обслуговування повітряних суден та компонентів	Персонал організації з технічного обслуговування, який забезпечує підтримку та сертифікацію технічного обслуговування	2	Так
---	---	---	-----

3. Загальні вимоги

Підготовка для персоналу, який визначений вищенаведеною таблицею, повинна бути проведена до видачі будь-якого сертифікату з оцінки льотної придатності або сертифікації будь-якого завдання з технічного обслуговування на повітряному судні або компоненті.

Така підготовка повинна бути виконана у належних приміщеннях, в яких наявні приклади компонентів, систем та частин, які є предметом питання FTS та забезпечують доступ до повітряних суден або компонентів, на яких можуть бути продемонстровані типові приклади питань FTS. Рекомендується використання малюнків, фільмів та практичних прикладів технічного обслуговування на системі паливних баків. Підготовка повинна містити репрезентативну кількість ремонту та оглядів, як вимагається програмою технічного обслуговування, відображаючи необхідність використання даних виробника.

4. Особливості підготовки

Наступні особливості необхідно врахувати при складанні програм підготовки 2 рівня:

- a) розуміння підґрунтя та поняття безпеки паливних баків, враховуючи розвиток цього питання упродовж останніх 10 років,
- b) яким чином механіки в організації з технічного обслуговування можуть розпізнавати, тлумачити і мати справу з вдосконаленнями, які були виконані або виконуються під час технічного обслуговування системи паливних баків,
- c) обізнаність щодо будь-яких загроз відносно виконання робіт на паливній системі і, особливо, з системою зниження займистості з використанням азоту.

Пункти a), b) і c) повинні бути включені до програми підготовки, висвітлюючи наступні питання:

- i) теоретичне підґрунтя, що лежить в основі безпеки паливних баків: вибухи сумішей палива і повітря, поведінка таких сумішей у авіаційному середовищі, ефекти температури та тиску, енергія, яка необхідна для займання та ін., „трикутник пожежі”, - Пояснити 2 концепції попередження вибухів: (1) попередження джерела займання і (2) зменшення займистості,
- ii) значні авіаційні пригоди, розслідування авіаційних пригод та їх висновки,
- iii) 14 CFR SFAR 88 SFARs FAA і JAA Внутрішня політика INT POL 25/12: причини появи цих документів та що було кінцевою метою, межі вдосконалень паливної системи (з 10-6 до 10-9, фактичне вдосконалення з коефіцієнтом 100-1000, визначити небезпечні умови та їх усунення, систематично покращувати технічне обслуговування паливних баків),
- iv) Пояснити концепції, які використовуються: результати SFAR 88 FAA та INT/POL 25/12 JAA: модифікації, обмеження льотної придатності та CDCCL,
- v) де механіки можуть знайти відповідну інформацію та як використовувати та тлумачити таку інформацію (керівництва з технічного обслуговування, керівництва з технічного обслуговування компонентів)
- vi) Безпека паливних баків і технічне обслуговування: процедури початку та завершення робіт на паливних баках, чисте робоче середовище, що означає контроль конфігурації, відокремлення проводки, заземлення компонентів та ін.

vii) Системи зменшення займистості: причини їх наявності, їх вплив, загрози FRS, які використовують азот щодо технічного обслуговування, запобіжні заходи з безпеки під час технічного обслуговування/ роботи з FRS,

viii) документування дій з технічного обслуговування, заходи документування і результати оглядів.
