



**CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO**  
**ADVISORY CIRCULAR**

**C.T.I. 08-01 EDIÇÃO 3**

**ASSUNTO: Fuel Tank Safety**

**1.0 APLICABILIDADE**

Organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade Parte M, Subparte G e organizações de manutenção Parte 145 envolvidas na gestão da continuidade da aeronavegabilidade e na manutenção das seguintes aeronaves:

- Aeronaves de grande porte conforme definido na decisão da EASA nº.2003/2/RM (CS-25) e certificadas após 1 de Janeiro de 1958, com âmbito de certificação associado a uma capacidade de 30 passageiros ou superior, ou com uma capacidade de carga útil máxima de 3400 kg (7500 libras) ou superior, e
- Aeronaves de grande porte, conforme definido na decisão da EASA nº.2003/2/RM (CS-25), que contenham na sua certificação base a revisão 1, ou posteriores, do CS-25.

**2.0 DATA DE ENTRADA EM VIGOR**

Esta CTI tem efeito a partir de 06 de Agosto de 2010.

**3.0 OBJECTIVO**

Esta CTI tem por objectivo definir as acções que devem ser desenvolvidas pelas organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade Parte M, Subpart G e de manutenção Parte 145, de forma a garantir o desenvolvimento de instruções para a manutenção e inspecção das fontes de prevenção da ignição no sistema de combustível.

## **4.0 DESCRIÇÃO**

### **4.1 Introdução**

Com base na TGL N.º. 47 emitida pela JAA “Guidance on CJAA interim policy on Fuel Tank Safety (INT/POL/25/12)” (Leaflet N.º.47) datada de Outubro 2003 (pela FAA SFAR-88), os detentores de certificados de tipo e dos certificados suplementares de tipo desenvolveram até 2007, as instruções referentes aos itens associados ao “Fuel” ALI e ao CDCCL, que foram incorporadas nos MRBRs das aeronaves e nas revisões dos programas de manutenção. Complementarmente para produtos certificados pela EASA esta informação foi publicada através de directivas de navegabilidade – EASA AD, referindo os seguintes pontos:

- “Fuel “ALI – inspecções repetitivas ou procedimentos que garantem que os componentes sujeitos a degradação ou danos não se deterioreem de modo que em caso de falha criem uma fonte de ignição nos tanques de combustível.
- CDCCL – instruções que asseguram, durante a alteração da configuração devido a modificações, reparações ou acções de manutenção; a permanência do nível crítico de ignição nos tanques de combustível dentro dos parâmetros estabelecidos no projecto.

Através das decisões da EASA n.º. 2007/001/R e 2007/002/R de 13 de Março de 2007, foi tornada mandatária a adopção de medidas pelas organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade Parte M, Subpart G e de manutenção Parte 145.

As decisões da EASA n.º. 2009/006/R e 2009/007/R de 24 de Março de 2009, reflectem a necessidade de introduzir revisões do conceito de CDCCL nos Anexos I e II dos AMC da Parte M e Parte 145, respectivamente.

### **4.2 Acção a desenvolver pelas organizações**

#### **4.2.1 Formação**

##### **4.2.1.1 Pessoal das organizações que devem receber formação**

O nível de formação requerida para o pessoal das organizações envolvidas em sistemas de segurança dos tanques de combustível (“fuel tank safety systems” – FTS) deverá reflectir o seguinte critério:

- o Conhecimento “awareness” (fase 1), a ser dada ao pessoal antes de começar a trabalhar sem supervisão, mas não num período superior a 6 meses após o início da sua actividade na organização.

- o Formação detalhada “detailed training” (fase 2), a ser dada ao pessoal antes de 31 de Dezembro de 2010 ou dentro dos 12 meses após a sua actividade na organização, o que for mais tarde.

#### Organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade

Pessoal	Nível da formação	Formação continua
Todo o pessoal envolvido na gestão e na avaliação da aeronavegabilidade (M.A.706 (c) (f) (i) e M.A.707)	1, 2	Sim
Responsável e auditores da Qualidade (M.A.712)	1	Não requerida

#### Organizações de manutenção de aeronaves e/ou componentes

Pessoal	Nível da formação	Formação continua
Pessoal envolvido no planeamento, execução, supervisão, inspecção e certificação da actividade de manutenção da aeronave e dos componentes do sistema de combustível	1, 2	Sim
Grupo de pessoas que representam a estrutura de gestão da manutenção da organização, responsável pelo sistema de qualidade e o pessoal requerida para monitorização da qualidade da organização	1	Não requerida

Quanto à formação obtida de acordo com as decisões da EASA nº. 2007/001/R e 2007/002/R, quem tirou o curso de familiarização (nível 1) automaticamente cumpriu com a fase 1. Quem tirou o curso específico (nível 2) automaticamente cumpriu com a fase 2, com excepção da formação contínua.

#### 4.2.1.2 Requisitos gerais dos cursos de formação

A formação associada às fases 1 e 2 deve, quanto ao seu silabus e objectivos, cumprir com o definido no parágrafo D) do Apêndice XII ao AMC M.A.706 (f) e parágrafo D) do Apêndice IV ao AMC 145.A.30 (e) e 145.B.10 (3).

A formação deve ser dada:

- Em locais apropriados que possuam exemplares de componentes, sistemas e partes afectadas pelas questões associadas ao FTS, ou

- Através de cursos à distância (e-learning ou formação com base em computadores) que cumpram com os seguintes critérios:
  - Processo de avaliação continua que assegura a eficácia da formação;
  - Devem ser estruturadas ao longo do curso questões, para que evidencie que o formando pode passar para as lições seguintes;
  - Conteúdo e os resultados das avaliações devem ser registados;
  - Possível o acesso em caso de necessidade por parte do formando ao instrutor, quer directamente ou à distância.

Quando o curso é dado numa sala de aulas, o formador deve estar muito familiarizado com os objectivos e os guias associados ao curso, pelo que ele próprio deve ter participado num curso similar em sala e adicionalmente ter efectuado apresentações relacionadas com o FTS.

Os manuais das organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade Parte M, Subpart G e das organizações de manutenção Parte 145, devem conter os procedimentos associados ao programa de formação inicial e continua do pessoal, inclusive o seu conteúdo.

#### **4.2.2 Revisão/actualização de documentação/procedimentos**

As organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade e de manutenção devem adoptar as seguintes acções de forma a cumprir com os requisitos Parte M M.A.201 (h), M.A.301-5, M.A.302 (d), M.A.704, M.A.706 (f), M.A.708 (b)3, Parte 145 145.A.30 (e), 145.A.42 (b), 145.A.45 (e), 145.A.45 (b) (d), 145.A.50(a), 145.A.65 (b)(3), 145.A.70(a):

1. Revisão dos manuais das organizações – MGCA e MOM.
2. Elaboração/revisão de procedimento (s) interno (s) de forma a identificar os seguintes aspectos relacionados com o reconhecimento e controlo dos CDCCL itens, planeamento, manutenção, práticas de manutenção, inspecção e supervisão.
3. Incorporação no programa de manutenção da aeronave/frota (PMA) das tarefas/instruções de manutenção emitidas pelos detentores dos certificados de tipo.
4. Revisão das cartas de trabalhos ou protocolos de manutenção relacionados com as tarefas de manutenção classificadas como “CDCCL”.

5. Desenvolvimento no plano de formação de acções de formação em “fuel tank safety” que reflecta no mínimo os critérios definidos no parágrafo 4.2.1 e a decisão da EASA nº. 2009/006/R e 2009/007/R.
6. Incorporação no sistema de comunicação de ocorrências de acontecimentos relacionados com ALI e CDCCL as anomalias detectadas nas oficinas de componentes – “strip reports”.

## **5.0 REFERÊNCIA**

- ED Decision nº.2009/006/R de 24 de Março;
- ED Decision nº.2009/007/R de 24 de Março;
- ED Decision nº.2007/001/R de 13 de Março;
- ED Decision nº.2007/002/R de 13 de Março;
- ED Decision nº.2007/003/R de 13 de Março;
- EASA website [http://www.easa.eu.in/ws\\_prod/grg\\_agency\\_desc\\_main.php](http://www.easa.eu.in/ws_prod/grg_agency_desc_main.php).

## **6.0 OBSERVAÇÕES**

Esta C.T.I. anula e substitui a C.T.I. 08-01 Ed.2.

O Vogal do Conselho Directivo



Anacleto Santos