

ČÁST 2 - PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU (AMC) A VÝKLADOVÝ/ VYSVĚTLUJÍCÍ TEXT (IEM)**1. VŠEOBECNĚ**

1.1 Tato část obsahuje Přijatelné způsoby průkazu a Výkladový/Vysvětlující text, jejichž zařazení do JAR-1 bylo dohodnuto.

1.2 Jestliže určitý odstavec nemá Přijatelný způsob průkazu nebo Výkladový/Vysvětlující text znamená to, že se doplňující text nevyžaduje.

2. ÚPRAVA

2.1 Přijatelné způsoby průkazu a Výkladový/Vysvětlující text jsou uváděny na volných listech s využitím celé šířky stránky. Každá stránka je označena datem vydání nebo číslem změny, kterou je upravena nebo znovu vydána.

2.2 Použitý systém číslování, označuje Přijatelné způsoby průkazu nebo Výkladový/Vysvětlující text tímž číslem jakým je označen odstavec JAR, k němuž se vztahují. Písmena AMC nebo IEM před číslem odlišují tyto texty od vlastního JAR.

2.3 Zkratky AMC a IEM rovněž naznačují povahu textu a jeho dva druhy jsou pro tento účel definovány takto:

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) objasňují způsob nebo několik různých způsobů, nezbytně však nikoliv jediných, kterými lze prokázat splnění požadavku. Je však třeba podotknout, že pokud bude zpracován nový AMC, pak každý takový AMC (který může být navíc k stávajícímu) bude začleněn do předpisu po poradě podle postupu oznamování navrhované změny (NPA).

Výkladový/Vysvětlující text pomáhá objasnit smysl požadavku.

2.4 Nový text AMC nebo IEM může být nejprve rychle zpřístupněn tím, že bude vydán jako List dočasných pokynů (TGL). Listy dočasných pokynů pro údržbu najdete v Administrativních postupech a poradenství Sdruženého leteckého úřadu Část 4 – Letový provoz, Třetí část: Dočasné pokyny. Postupy související s Listy dočasných pokynů jsou zahrnuty v Jednotných postupech zavádění Část 4 – Letový provoz, druhá část, Kapitola 10.

Poznámka: Kdokoliv má za to, že existuje alternativa k publikovaným AMC nebo IEM by měl zaslat podrobnosti řediteli Letového provozu, s kopii řediteli Předpisů, aby mohly být alternativy patřičně vzaty JAA v úvahu. Možné alternativy AMC nebo IEM nesmějí být použity dokud nebudou publikovány JAA jako AMC, IEM nebo TGL.

2.5 Vysvětlivky, které nejsou součástí AMC nebo IEM jsou tištěny menším písmem.

2.6 Nový, upravený nebo opravený text je vložen v tučně vytištěných závorkách.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[IEM 1.1
Letecký úřad
 Viz JAR 1.1

V tomto kontextu znamená „řízení“ nejen formulování požadavků, ale také, nikoliv však pouze, takové činnosti jako implementace, výklad a uplatňování zákonných leteckých požadavků.]

[IEM 1.1
Třída
 Viz JAR 1.1

Třídy letounů mohou zahrnovat letouny s různými předpisovými základními typové certifikace nebo být verzemi certifikovaných typů.

Stanovení třídních kvalifikací pro jednopilotní letouny nevyžadující typovou kvalifikaci je vyloženo v JAR-FCL 1.215(a).] (Amendment 1/97/1)

IEM 1.1
Standardní klima
 Viz JAR 1.1

Klimatické podmínky: -

Standardní klimatické podmínky jsou určeny hlavně pro použití při navrhování konstrukce a vybavení letadel, která mají zůstat letově způsobilá, jsou-li vystavena příslušným podmínkám.

Výkony letadla se budou značně měnit v mezích definovaných klimatických pásem. Záměrem není, že by kterýkoliv ze stanovených výkonů měl být dosažitelný v celé obálce podmínek, ale spíše že by měl být stanoven dostatek údajů o výkonech pro provozovatele k určení výkonu, kterého se dosáhne v určitých podmínkách.

Uvedené klimatické podmínky jsou podmínky volné atmosféry. Teploty dosahované v letadle v těchto atmosférických podmínkách mohou být značně vyšší. Chybí-li přesné informace týkající se povrchové úpravy, ventilace, typu motoru atd., měly by se uvažovat tyto maximální teploty: -

		Klima mírné a arktické	tropické
i.	uvnitř letadla;	45° C	60° C
ii.	pro části vnějšího potahu vystavené slunci a pro části s ním přímo spojené;	55° C	80° C
iii.	v prostoru motoru pro části nespojené přímo s motorem.	100° C	100° C

POZNÁMKA: Části spojené s motorem mohou dosahovat vyšších teplot.

[IEM 1.1
Velitel
 Viz JAR 1.1

Požadavky na činnosti a odpovědnosti velitele jsou v JAR-OPS.] (Amendment 1/97/1)

[IEM 1.1
Obchodní letecká doprava
 Viz JAR 1.1

Nepředpokládá se, že Obchodní letecká doprava zahrnuje Letecké práce a Služební letectví.]

POZNÁMKA ZPRACOVATELŮ: V ČR se Služebním letectvím rozumí letecké činnosti pro vlastní potřebu.

[IEM 1.1

Součást, části, letadlové zařízení, výrobek

Viz JAR 1.1

Dále uvedené pojmy se vyskytují jak v Dohodě JAA, tak v Článku 2, odstavec 1 Nařízení EC 3922 a jsou zde citovány pro usnadnění odkazu:

- b. **Výrobek** znamená civilní letadlo, motor, vrtuli nebo zařízení.
- c. **Letadlové zařízení** znamená libovolný přístroj, vybavení, aparaturu nebo agregát používaný nebo určený k použití při provozu letadla za letu, ať zastavěný, určený k zástavbě nebo připevněný k letadlu, který ale není částí draku, motoru nebo vrtule.
- d. **Součást** znamená materiál, díl nebo podsestavu nespádající do definic v b. nebo c. pro použití v civilních letadlech, jejich motorech nebo zařízeních.] (Amendment 1/97/1)

[IEM 1.1

Pilot řídící

Viz JAR 1.1

Toto je pouze přidělení pracovního úkolu a nemělo by se zaměřovat s právem velícího pilota velet.] (Amendment 1/97/1)