

AMC/IEM – HLAVA B

[ACJ 26.50(c)**Umístění sedadla palubních průvodčů s ohledem na riziko zranění****Viz JAR 26.50 (c)**

AC 25.785-1A, Část 7 je použitelná, je-li prokázána shoda s JAR 26.50(c)]

[Amdt. 3, 01.12.05]

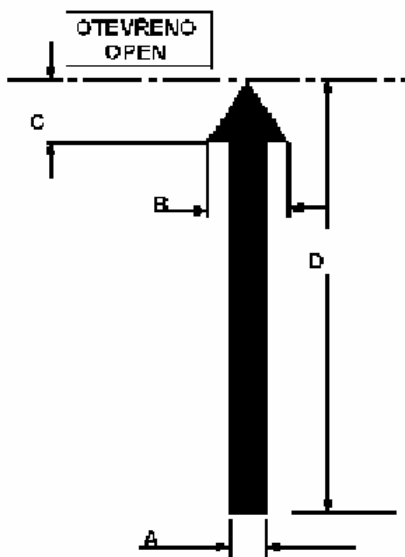
IEM 26.110(e)(4)**Označení nouzových východů****Viz JAR 26.110(e)(4)**

Označení pohybů rukojeti pro odemykání všech nouzových východů pro cestující Typu II a větších by měla vyhovovat obecným tvarům a rozměrům uvedeným na obrázku 1 a 2.

Poznámka: Pokud je to možné, označení by měla být umístěna tak, aby se zabránilo zaclonění kontrolních okének, umístěných ve východech nebo těsně vedle východů, nebo překrytí libovolným jiným předepsaným označením nebo důležitým článkem bezpečnosti.

PŘÍKLAD OZNAČENÍ PŘÍMOČARÉHO POHYBU K OTEVÍRÁNÍ

Kde je to proveditelné a jednoznačné, hrot šipky a její konec by měly být v rozmezí ± 25 mm (1 palec) od plně otevřené, respektive plně zavřené, polohy.

ROZMĚRY

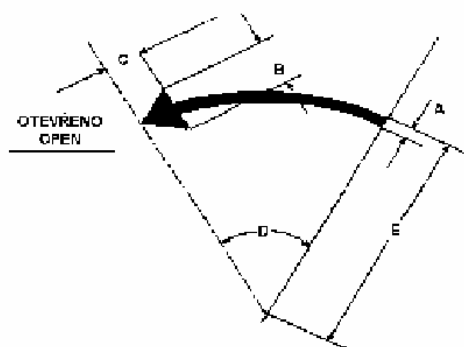
A = 19 mm(0,75") minimálně

B = 2 x A

C = B (doporučeno)

D = Udávající celý rozsah dráhy rukojeti (každá montáž je hodnocena zvlášť)

OBRÁZEK 1

PŘÍKLAD OZNAČENÍ KRUHOVÉHO POHYBU K OTEVÍRÁNÍ

Hrot šipky a její konec by měly být v rozmezí ± 25 mm (1 palec) od plně otevřené, respektive plně zavřené, polohy.

ROZMĚRY

A = 19 mm (0,75') minimálně

B = 2 x A

C = B (doporučeno)

D = Celý rozsah dráhy osy rukojeti

E = Tři čtvrtiny délky rukojeti (kde je to proveditelné)

OBRÁZEK 2

IEM 26.150(a)**Vnitřní prostory**

Viz JAR 26.150(a)

„Významná výměna“: Vymění se více než 50% kterýchkoli typů součástí použitých v kabině. Například 51% bočních panelů, nebo 51% stropních panelů.

IEM 26.150(c)**Vnitřní prostory**

Viz JAR 26.150(c)

Vozíky a kontejnery palubního bufetu jsou považovány za „otevřené povrchy palubního bufetu“ a proto se na ně vztahují stejné požadavky jako na palubní bufety, totiž JAR 26.150 (c). Avšak vzhledem k rotující povaze těchto součástí a jejich omezené životnosti je dovoleno používat vozíky a kontejnery palubního bufetu vyrobené před 20/08/1990.

IEM 26.150(d)**Vnitřní prostory****Viz JAR 26.150(d)**

„**Celková výměna**“: Vymění se všechny součásti v kabině, kterých se výměna týká. (Zda se vymění i jiné součásti není důležité).

- 1 Ke zpřesnění lze doplnit výraz „v podstatě“, aby se provozovatelům zabránilo nevyhovět nevyměněním nevýznamné nesouvisející součásti kabiny a prohlásit, že nešlo o „celkovou výměnu“.
- 2 Definice tudíž povoluje jednotlivé výměny součástí interiéru kabiny bez současné povinné výměny všech částí. Mělo by se rovněž vzít na vědomí, že demontáž součástí, nepodléhajících přísnějším požadavkům, pro obnovu povrchu a jejich zpětná montáž do stejného, nebo do jiného, letounu, se považuje za „renovaci“ a nikoliv za „výměnu“.

IEM 26.155**Hořlavost obložení nákladových prostorů****Viz JAR 26.155**

Prostory Třídy C a D jsou definovány v JAR 25.857(c) a (d), Dodatku 93/1, 08/03/93, takto :

- (a) **Třída C.** Nákladový nebo zavazadlový prostor Třídy C je takový, který nesplňuje požadavky na prostory Třídy A ani B, ale v němž:
- (1) Je samostatný, schválený hlásič dýmu nebo systém hlásičů požáru, aby dával výstrahu na stanovišti pilota nebo palubního inženýra.
 - (2) Je schválený vestavěný hasicí systém ovladatelný ze stanoviště pilota nebo palubního inženýra.
 - (3) Jsou prostředky vylučující vniknutí nebezpečného množství dýmu, plamenů, nebo hasicí látky do kteréhokoli prostoru obsazeného posádkou nebo cestujícími.
 - (4) Jsou prostředky k ovládnutí ventilace a proudění uvnitř prostoru tak, aby použitá hasicí látka mohla zvládnout jakýkoli požár, který může vzniknout v tomto prostoru.
- (b) **Třída D.** Nákladový nebo zavazadlový prostor Třídy D je takový, v němž:
- (1) Dojde-li k požáru, omezí se zcela jen na tento prostor, aniž by ohrozil bezpečnost letounu nebo osob na palubě.
 - (2) Jsou prostředky vylučující vniknutí nebezpečného množství dýmu, plamenů, nebo jiných toxických plynů do kteréhokoli prostoru obsazeného posádkou nebo cestujícími.
 - (3) Jsou ventilace a proudění v každém prostoru ovládnuty tak, aby se libovolný požár, jehož vznik je v prostoru pravděpodobný, nerozšířil za bezpečnou mez.
 - (4) Vyhrazeno.
 - (5) Je uvažováno působení tepla uvnitř prostoru na přilehlé kritické části letounu.
 - (6) Objem prostoru nepřevyšuje 28,30 m³ (1000 krychlových stop).

ACJ 26.260**Dodatečné informace o certifikaci zesílených dveří pilotního prostoru velkých letounů****Viz JAR 26.260**

Příslušná dokumentace:

- FAA memorandum, věcná informace: Certifikace zesílených dveří pilotního prostoru letounů kategorie dopravní, původní vydání 6. listopadu 2001).

[Amdt. 1, 01.05.03]

ACJ 26.260(a)(1)**Odolnost proti vniknutí do pilotního prostoru****Viz JAR 26.260(a)(1)**

Příslušná dokumentace:

- Poradní oběžník FAA - (AC) 25.795-1, Odolnost proti vniknutí do pilotního prostoru (Flightdeck Intrusion Resistance), datum vydání 10. ledna 2002.

[Amdt. 1, 01.05.03]

ACJ 26.260(a)(2)**Odolnost proti průstřelu pilotního prostoru****Viz JAR 26.260(a)(2)**

Příslušná dokumentace:

- Poradní oběžník FAA - (AC) 25.795-2, Odolnost proti průstřelu pilotního prostoru (Flightdeck Penetration Resistance), datum vydání 10. ledna 2002
- Úroveň III A Národního institutu spravedlnosti (Spojených států), Balistická odolnost osobních neprůstřelných vest, Standard NIJ č. 0101.04, Úřad vědy a techniky, Washington, D.C. 20531, září 2000.

[Amdt. 1, 01.05.03]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC k Dodatku F, Díl IV**Zkušební metoda k určení intenzity uvolňování tepla z materiálů v kabině vystavených působení sálavého tepla****Viz Dodatek F, Díl IV***Dodatek F, Díl IV (b)(4) Systém rozvádění vzduchu.*

Rozvádění vzduchu má být určeno návrhem vybavení. Poměr 3:1 popisovaný v této části je přibližný. Systém vnějšího rozvádění vzduchu, který dodává tento poměr přesně, není jako náhrada za rozváděcí desky vzduchu povolen.

Dodatek F, Díl IV (b)(6) Držáky vzorků.

Aby se vyhovělo vzorkům, které se během zkoušení deformují a delaminují, měly by být pro jejich upevnění k držáku během zkoušení použity dva dráty z nerezové oceli o průměru 0,508 mm (0,020 palce).

Tyto dráty by měly být použity u všech vzorků a jsou doplňkem k odkapávací pánvi, která by měla být použita pro materiály náchylné k tání a odkapávání.

Dodatek F, Díl IV (b)(8) Polohy zapalovacího plamene.

Různé zástavby vykazovaly potíže se zhasením zapalovacích hořáků v průběhu zkoušky.

Jako přijatelné byly shledány tyto úpravy uspořádání zapalovacího hořáku:

- (1) Pro spodní zapalovací hořák – jiskrové zapalování, které zapaluje buď automaticky v přibližně 1/2 až 1 sekundových intervalech, nebo je ovládáno ručně, což požaduje nepřetržité monitorování zapalovacího plamene.

Poznámka: Toto vyžaduje, aby postup laboratorní zkoušky specifikoval, že technik musí nepřetržitě monitorovat zapalovací plamen pro každou zkoušku a že důsledkem selhání plamene bude neplatnost výsledků zkoušky.

- (2) Pro horní zapalovací hořák – jiskrové zapalování ovládané ručně nebo automaticky nebo úprava systému otvorů v hořáku. Jedna schválená odchylka využívá 14 otvorů vyvrtaných vrtákem velikosti 59.

Dodatek F, Díl IV (c)(1) Intenzita uvolňování tepla.

Použití průtokoměru není přijatelné.

Napětí vícenásobného termočlánku by mělo být měřeno 10 sekund a pak vypočítán průměr.

Dodatek F, Díl IV (e) Postup.

Vnější dvířka by měla být mezi zkouškami uzavřena k udržení tepla uvnitř komory. Doporučuje se, aby vnější dvířka měla závěsy k usnadnění provedení tohoto doporučení. Jestliže jsou použita snímatelná dvířka, měla by být v průběhu přípravy a instalace držáku vzorku instalována samostatná dvířka. Toto doporučení je založeno na vyčkávacím čase 40 sekund (60 sekund bez 20 sekund času na získání údajů) požadovaném v (e)(4), který nepostačuje, aby komora dosáhla rovnováhy, jestliže jsou mezi zkouškami vnější dvířka otevřena příliš dlouho.

Dodatek F, Díl IV (f) Výpočty.

Je zjištěno, že typický rozsah pro kalibrační činitel je 8 až 15. Jestliže vypočtený kalibrační činitel vychází mimo tento rozsah, pak by měl být výpočet přezkoumán.

Jestliže tento činitel vychází nadále mimo uvedený rozsah, měl by být uvědomen příslušný Úřad.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO