

## ***Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví***

---

### **ROZHODNUTÍ č. 2007/003/R VÝKONNÉHO ŘEDITELE AGENTURY**

**ze dne 13. března 2007**

**kterým se mění příloha IV rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele agentury ze dne 28. listopadu 2003 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů**

#### **VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví<sup>1</sup> (dále jen „základní nařízení“) a zejména na jeho články 13 a 14,

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů<sup>2</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Je vyžadována aktualizace přijatelných způsobů průkazu k Části-66 v příloze IV rozhodnutí č. 2003/19/RM tak, aby odrážela potřebu zavádění koncepce Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL - Critical Design Configuration Control Limitations).
- (2) Aby byl tento požadavek splněn, měl by být text přijatelných způsobů průkazu k Části-66 v příloze IV rozhodnutí č. 2003/19/RM změněn.
- (3) Agentura vydává certifikační specifikace, včetně předpisů letové způsobilosti a přijatelných způsobů průkazu, jakož i veškerý poradenský materiál pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 240, 7. 9. 2002, s.1. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 1701/2003 (Úř. věst. L 243, 27. 9. 2003, s. 5).

<sup>2</sup> Úř. věst. L 315, 28. 11. 2003, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 707/2006 (Úř. věst. L 122, 9. 5. 2006, s. 17).

- (4) Agentura v souladu s článkem 43 základního nařízení a články 5(3) a 6 postupu pro předpisovou činnost<sup>3</sup> široce konzultovala zúčastněné strany<sup>4</sup> ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí a následně poskytla písemnou reakci na obdržené připomínky<sup>5</sup>.

ROZHODL TAKTO:

#### *Článek 1*

Přijatelné způsoby průkazu k Části-66 v příloze IV rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele agentury ze dne 28. listopadu 2003 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů se tímto mění v souladu s přílohou 1 k tomuto rozhodnutí.

#### *Článek 2*

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dne 20. března 2007.

V Kolíně nad Rýnem dne 13. března 2007

P. GOUDOU  
v zastoupení C. PROBST

---

<sup>3</sup> Rozhodnutí správní rady týkající se postupu použitého agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“), EASA MB/7/03, 27. 6. 2003.

<sup>4</sup> Viz: NPA č. 22-2005

<sup>5</sup> Viz: CRD č. 22-2005

## Příloha 1 k rozhodnutí č. 2007/003/R

Následující odstavce přílohy IV k rozhodnutí č. 2003/19/RM AMC k Části-66 se mění následovně:

Vložte nový odstavec k AMC 66.A.45(d) a opravte číslování nesprávně očíslovaných odstavců:

### AMC 66.A.45(d) Typový výcvik a kvalifikace

...

3. Teoretický a praktický výcvik by měl rovněž brát v úvahu kritické aspekty, jako jsou Omezení řízení konfigurace kritického návrhu.

Návod EASA pro výcvik je uveden v Dodatku 4 k AMC 66.A.45(d).

3. 4

4. 5

5. 6 Pro splnění požadavku na praktický výcvik může být sestaven program strukturovaného praktického výcviku (OJT).

...

5. 7 Před udělením typové kvalifikace by měl být žadatel schopen:

...

6. 8

Vložte nový dodatek 4 k AMC k Části-66:

### Dodatek 4 k AMC 66.A.45(d)

#### Výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží (FTS)

Tento dodatek obsahuje všeobecné pokyny k zajištění výcviku týkajícího se problematiky bezpečnosti palivových nádrží.

1. Úroveň výcviku požadovaná touto přílohou je pouze úroveň 2.

#### Úroveň 2 – Podrobný výcvik

Cíle:

Účastník by měl po ukončení výcviku:

- znát vývoj a teoretické a praktické prvky předmětu, mít přehled o zvláštních předpisech Special Federal Regulations (SFARs) z 14 CFR SFAR 88 FAA a JAA TGL 47, být schopen podrobně popsat koncept CDCCL, Položky omezující letovou způsobilost (ALI) a používat teoretické základy a konkrétní příklady.
- mít schopnost kombinovat a aplikovat jednotlivé znalosti logickým a komplexním způsobem.
- mít podrobné informace o tom, jak zmíněné prvky ovlivňují letadlo v oblasti činnosti organizace nebo v rámci flotily.
- rozumět činnostem a vykonávat je s použitím údajů výrobce a regulačního úřadu, které poskytují pokyny pro projektování a údržbu, jako jsou servisní bulletiny, příkazy k zachování letové způsobilosti, příručka pro údržbu letadla, příručka pro údržbu letadlových celků, atd.
- snadno používat dokumentaci výrobce z různých zdrojů a učinit nápravná opatření, je-li to vhodné.
- určit letadlové celky nebo letadlové části nebo letadla spadající pod koncept FTS z dokumentace výrobce, plánovat činnosti nebo provést servisní bulletin a příkaz zachování letové způsobilosti.

#### Pokračující výcvik

Interval mezi pokračovacími výcviky určí organizace zaměstnávající takovýto personál, ale neměl by překročit dva roky.

Pokračovací výcvik musí zahrnovat znalost vývoje materiálů, náradí, dokumentace a příkazů výrobce nebo příslušného úřadu.

2. Personál přímo zapojený do systémů bezpečnosti palivových nádrží (FTS) musí být kvalifikován podle následující tabulky:

Organizace	Personál	Úroveň znalostí	Pokračující výcvik
Držitelé průkazů způsobilosti podle Části-66 v organizaci k řízení zachování letové způsobilosti	Personál kontroly letové způsobilosti, jak vyžaduje M.A.707.	2	Ano
Držitelé průkazů způsobilosti podle Části-66 v organizaci k údržbě letadel a letadlových celků	Podpůrný personál organizace k údržbě a osvědčující personál	2	Ano

### 3. Všeobecné požadavky

Výcvik personálu uvedeného v tabulce výše musí být proveden před vydáním jakéhokoliv osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo před osvědčením jakéhokoli úkolu údržby letadla nebo letadlového celku.

Výcvik by měl být uskutečněn ve vhodném zařízení vybaveném příklady letadlových celků, systémů a částí ovlivněnými prvky FTS a majícím přístup k letadlům nebo celkům, kde je možné ukázat typické příklady prvků FTS. Doporučuje se použít obrázky, filmy a praktické příklady údržby systému palivových nádrží. Výcvik musí zahrnovat reprezentativní počet oprav a kontrol, jak je vyžadováno programem údržby poukazujícím na nezbytnost použití údajů výrobce.

### 4. Charakteristiky výcviku

Při stanovování programů výcviku úrovně 2 musí být vzaty v úvahu následující charakteristiky:

- porozumění vývoji a konceptům bezpečnosti palivových nádrží, jak se vyvíjely za posledních 10 let,
- jak mohou v organizacích k údržbě mechanici rozpoznat, interpretovat a vypořádat se se zlepšeními, která vznikla nebo vznikají během údržby systému palivových nádrží,
- povědomí o všech nebezpečích při práci na palivovém systému a zvláště s dusíkovým systémem snížení hořlavosti (FRS – Flammability Reduction System).

Body a), b) a c) by měly být začleněny do výcvikového programu, který by měl řešit následující záležitosti:

i) Teoretické důvody vzniku konceptu bezpečnosti palivových nádrží: exploze směsí paliva a vzduchu, chování těchto směsí v leteckých podmínkách, vliv teploty a tlaku, energie potřebná ke vznícení atd., „trojúhelník ohně“,

- Vysvětlit 2 koncepty prevence exploze: (1) prevence zdroje vznícení a (2) snížení hořlavosti,

ii) Významné nehody a vyšetřování nehod a jejich závěry,

iii) Předpisy SFAR z 14 CFR SFAR 88 FAA a postup JAA Internal Policy INT POL 25/12: opodstatnění těchto dokumentů a jaký byl hlavní cíl, rozdíly mezi zlepšeními bezpečnosti palivových systémů (od 10-6 do 10-9, faktické vylepšení faktorem 100-1000, identifikovat nebezpečné podmínky a napravit je, systematicky zlepšovat údržbu palivových nádrží),

iv) Vysvětlit koncepty, které se používají: výsledky SFAR 88 FAA a JAA INT/POL 25/12: modifikace, omezení letové způsobilosti a CDCCL,

v) Kde mohou mechanici nalézt příslušné informace a jak je využít a interpretovat (příručky pro údržbu, příručky pro údržbu letadlových celků),

vi) Bezpečnost a údržba palivových nádrží: postupy pro vstup a výstup z palivové nádrže, čisté pracovní prostředí, co je míněno řízením konfigurace, separace elektrického vedení, propojování letadlových celků, atd.,

vii) Systémy snížení hořlavosti: důvody jejich použití, jejich vlivy, nebezpečí dusíkových FRS při údržbě, bezpečnostní opatření při údržbě/práci s FRS,

viii) Zaznamenávání činnosti údržby, zaznamenávání měření a výsledků kontrol.