Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►B

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/640

ze dne 23. dubna 2015

o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012

(Úř. věst. L 106, 24.4.2015, s. 18)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/133 ze dne 28. ledna 2019	L 25	14	29.1.2019
►M2	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1159 ze dne 5. srpna 2020	L 257	14	6.8.2020
►M3	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/97, ze dne 28. ledna 2021	L 31	208	29.1.2021
►M4	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1254 ze dne 19. července 2022	L 191	47	20.7.2022
►M5	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/2954 ze dne 29. listopadu 2024	L 2954	1	2.12.2024

▼B

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/640

ze dne 23. dubna 2015

o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012

▼M2

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví společné dodatečné specifikace letové způsobilosti související se zachováním letové způsobilosti a zvýšením bezpečnosti letadel.

▼M5

2. Toto nařízení se vztahuje na:

a) provozovatele:

i) letadel zapsaných v leteckém rejstříku členského státu, pokud členský stát nepřenesl své povinnosti podle Chicagské úmluvy na třetí zemi a letadlo není provozováno provozovatelem letadel ze třetí země;

ii) letadel zapsaných v leteckém rejstříku třetí země a provozovaných provozovatelem letadel usazeným, se sídlem či bydlištěm nebo hlavním místem podnikání na území, na něž se vztahují Smlouvy;

b) držitele typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení, schválení konstrukční změny nebo schválení návrhu opravy vydaných agenturou v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 ([1]) nebo považovaných za vydané v souladu s článkem 3 uvedeného nařízení;

c) žadatele o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun, kteří žádost podali přede dnem 1. ledna 2019 a kterým bylo osvědčení vydáno po dni 26. srpna 2020, je-li tak uvedeno v příloze I (část 26).

▼B

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení:

a) „maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC)“ se rozumí maximální kapacita sedadel pro cestující jednotlivého letadla kromě sedadel posádky určená pro provozní účely a uvedená v provozní příručce;

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a jejich certifikaci z hlediska ochrany životního prostředí nebo pro prohlášení o jejich souladu, jakož i pro požadavky na způsobilost projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

b) „velkým letounem“ se rozumí letoun, který má ve své certifikační předpisové základně certifikační specifikace pro velké letouny „CS-25“ nebo jim rovnocenné specifikace;

ba) „malým letounem“ se rozumí letoun, který má ve své certifikační předpisové základně certifikační specifikace pro letouny běžné kategorie „CS-23“ nebo jim rovnocenné specifikace;

c) „velkým vrtulníkem“ se rozumí vrtulník, který má ve své certifikační předpisové základně certifikační specifikace pro velká rotorová letadla „CS-29“ nebo jim rovnocenné specifikace;

ca) „malým vrtulníkem“ se rozumí vrtulník, který má ve své certifikační předpisové základně certifikační specifikace pro malá rotorová letadla „CS-27“ nebo jim rovnocenné specifikace;

▼M4

cb) „malým vrtulníkem kategorie A“ se rozumí malý vrtulník, který má všechny vlastnosti kategorie A stanovené v bodě 17 přílohy I nařízení (EU) č. 965/2012 a ve své certifikační základně má dodatečné specifikace stanovené v certifikačních specifikacích pro velká rotorová letadla (CS-29), které jsou použitelné na základě odkazu v dodatku C k certifikační specifikaci CS-27, nebo jim rovnocenné specifikace;

cc) „doloženými podmínkami na moři“ se rozumí podmínky na moři zvolené žadatelem o typové osvědčení nebo o doplňkové typové osvědčení, při kterých byla prokázána odolnost rotorového letadla proti převrácení, na základě čehož bylo toto rotorové letadlo certifikováno pro nouzové přistání na vodě nebo pro nouzové prostředky pro přistání na vodě;

▼M1

d) „letounem s nízkým počtem sedadel“ se rozumí letoun s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující:

1) maximálně 19 sedadel, nebo

2) až do jedné třetiny maximální kapacity sedadel pro cestující typově osvědčeného letounu včetně, jak je uvedeno v příloze typového osvědčení letounu (TCDS), pokud jsou splněny obě tyto podmínky:

a) celkový počet sedadel pro cestující, která smí být obsazena při pojíždění, vzletu nebo přistání, nepřekračuje 100 sedadel na jednu palubu;

b) maximální provozní konfigurace sedadel pro cestující při pojíždění, vzletu nebo přistání v jakémkoli prostoru mezi dvojicemi nouzových východů (nebo ve slepém prostoru od nouzového východu dále) nepřekračuje jednu třetinu celkového počtu sedadel pro cestující, který je přípustný pro dvojice nouzových východů určených pro tento prostor (s využitím přípustného počtu sedadel pro cestující pro všechny dvojice nouzových východů, jak je stanoveno příslušnou certifikační předpisovou základnou letounu). Pro určení, zda je toto omezení v jednotlivých prostorech v případě letounů s deaktivovanými nouzovými východy splněno, se vychází z předpokladu, že jsou všechny nouzové východy funkční;

▼M2

e) „omezením platnosti“ (LOV) v kontextu technických údajů na podporu programu údržby konstrukce doba uváděná jako počet celkových kumulovaných letových cyklů nebo letových hodin nebo obojího, během které je prokázáno, že u letounu nedojde k rozsáhlému únavovému poškození;

f) „částí omezení letové způsobilosti“ (ALS) část instrukcí pro zachování letové způsobilosti, jak je požadováno v bodech 21.A.61, 21.A.107 a 21.A.120 A přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012, jež obsahuje omezení letové způsobilosti, která stanoví lhůtu každé povinné výměny, interval prohlídky a související postupy prohlídky;

▼M5

g) „programem prevence a kontroly koroze“ (CPCP) se rozumí dokument uvádějící systematický přístup k prevenci a kontrole koroze na primární konstrukci letounu, který se skládá ze základních úkolů v oblasti koroze, včetně prohlídek, oblastí, které jsou jim podrobeny, definovaných úrovní koroze a lhůt pro vyhovění (mezní lhůty provedení a intervaly opakování);

▼M2

h) „rozsáhlým únavovým poškozením“ (WFD) souběžná přítomnost trhlin na několika místech konstrukce letounu, které jsou takové velikosti a takového počtu, že konstrukce už nadále nemá bezpečnou pevnost při poruše nebo zbytkovou pevnost použitou pro certifikaci uvedené konstrukce;

▼M5

i) „základní konstrukcí“ se rozumí konstrukce navržená v rámci typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro daný model letounu (tj. „dodaná konfigurace modelu letounu“);

j) „základní konstrukcí kritickou z pohledu únavy“ (FCBS) se rozumí základní konstrukce letounu, kterou držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely klasifikuje jako konstrukci kritickou z pohledu únavy;

▼M2

k) „modifikovanou konstrukcí kritickou z pohledu únavy“ (FCMS) jakákoli konstrukce letounu kritická z pohledu únavy vzniklá nebo ovlivněná změnou jejího typového návrhu a která už není uvedena jako součást základní konstrukce kritické z pohledu únavy;

l) „posouzením přípustnosti poškození“ (DTE) postup, který vede ke stanovení činností údržby nezbytných k odhalení nebo zabránění vzniku únavových trhlin, které by mohly přispět ke katastrofické poruše. U oprav a změn zahrnuje DTE posouzení takové opravy nebo změny a konstrukce kritické z pohledu únavy ovlivněné takovou opravou nebo změnou;

▼M5

m) „prohlídkou přípustnosti poškození“ (DTI) se rozumí požadavek na dokumentovanou prohlídku nebo jinou činnost údržby vypracovaný držiteli typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení nebo existujícího schválení významné změny, jak je uvedeno v příloze I (část 26), v důsledku posouzení přípustnosti poškození, který zahrnuje oblasti, jež mají být podrobeny prohlídce, metodu prohlídky, postupy prohlídky (včetně postupných kroků prohlídky a kritérií přijetí nebo zamítnutí), mezní lhůty prohlídky a jakékoli intervaly opakování související s těmito prohlídkami a který dále, je-li to náležité, obsahuje specifikace činností údržby, jako jsou výměna, oprava nebo modifikace;

n) „pokyny pro posuzování oprav“ (REG) se rozumí postup a realizační harmonogram pro provádění posudků stanovených držitelem typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely za účelem oprav, které mají vliv na konstrukci kritickou z pohledu únavy, za účelem zachování konstrukční integrity u všech relevantních oprav, jak je stanoveno v bodě 26.309 přílohy I (část 26);

▼M2

o) „konstrukcí kritickou z pohledu únavy“ (FCS) konstrukce letounu, která je náchylná ke vzniku únavových trhlin, které by mohly vést ke katastrofické poruše letounu.

▼M5

_____

▼B

Článek 4

Změna nařízení (EU) č. 965/2012

S cílem začlenit odkaz na toto nařízení se příloha III nařízení (EU) č. 965/2012 mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 5

Přechodná ustanovení

U letadel, pro něž provozovatelé svému příslušnému orgánu před daty použitelnosti uvedenými v článku 6 prokázali soulad s JAR-26 „Dodatečné požadavky na letovou způsobilost pro provoz“ (dále jen „požadavky JAR-26“), vydanými Sdruženými leteckými úřady dne 13. července 1998, ve znění změny č. 3 ze dne 1. prosince 2005, se má za to, že jsou v souladu s rovnocennými specifikacemi stanovenými v příloze I tohoto nařízení.

Letadla, pro něž byl v souladu s prvním pododstavcem prokázán soulad s požadavky JAR-26 rovnocennými specifikacím stanoveným v bodech 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 a 26.250 přílohy I tohoto nařízení, se následně neupravují způsobem, jenž by měl vliv na jejich soulad s dotčenými požadavky JAR-26.

▼B

Článek 6

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 14. května 2015.

Body 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 a 26.250 přílohy I se však použijí ode dne 14. května 2017.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼M2

PŘÍLOHA I

ČÁST 26

DODATEČNÉ SPECIFIKACE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI PRO PROVOZ

▼M5

OBSAH

HLAVA A – OBECNÁ USTANOVENÍ

26.10 Příslušný úřad

26.20 Dočasně nefunkční vybavení

26.30 Prokázání souladu

HLAVA B – VELKÉ LETOUNY

26.50 Sedadla, lůžka, dvou- a vícebodové bezpečnostní pásy

26.60 Nouzové přistání – dynamické podmínky

26.100 Umístění nouzových východů

26.105 Přístup k nouzovým východům

26.110 Označení nouzových východů

26.120 Nouzové osvětlení interiéru a fungování nouzových světel

26.150 Interiéry jednotlivých prostor

26.155 Hořlavost obložení nákladového prostoru

26.156 Tepelné nebo zvukové izolační materiály

26.157 Konverze prostorů třídy D

26.160 Ochrana proti požáru na toaletě

26.170 Hasicí přístroje

26.175 Ochrana proti požáru v nákladovém prostoru

26.200 Zvuková výstraha podvozku

26.201 Tlak nahuštění pneumatik

26.205 Systémy poskytující přehled o přejetí dráhy a upozorňující na ně

26.250 Systémy ovládání dveří pilotního prostoru – ztráta pracovní schopnosti jediného člena

26.300 Program zachování konstrukční integrity konstrukcí stárnoucích letounů – obecné požadavky

26.301 Plán vyhovění pro držitele typových osvědčení a typových osvědčení pro zvláštní účely

26.302 Posouzení únavy a přípustnosti poškození

26.303 Omezení platnosti

26.304 Program prevence a kontroly koroze

26.305 Platnost programu zachování konstrukční integrity

▼M5

26.306 Základní konstrukce kritické z pohledu únavy

26.307 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících změn konstrukcí kritických z pohledu únavy

26.308 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících oprav konstrukcí kritických z pohledu únavy

26.309 Pokyny pro posuzování oprav

26.330 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících doplňkových typových osvědčení, dalších stávajících významných změn a stávajících oprav majících dopad na tato doplňková typová osvědčení nebo změny

26.331 Plán vyhovění pro držitele doplňkových typových osvědčení

26.332 Určení změn majících dopad na konstrukce kritické z pohledu únavy

26.333 Údaje o přípustnosti poškození u doplňkových typových osvědčení a oprav těchto doplňkových typových osvědčení schválených dne 1. září 2003 nebo po tomto datu

26.334 Údaje o přípustnosti poškození u doplňkových typových osvědčení a jiných stávajících významných změn a oprav majících dopad na tato doplňková typová osvědčení nebo změny schválené před dnem 1. září 2003

26.370 Program údržby

HLAVA C – VRTULNÍKY

26.400 Hasicí přístroje

26.405 Ochrana proti požáru v nákladovém prostoru

26.410 Nouzové ovládací prvky k použití pod vodou

26.415 Podvodní nouzové východy

26.420 Nouzové vybavení pro let nad vodou

26.425 Poskytnutí doložených podmínek na moři

26.430 Odolnost nouzového systému pro přistání na vodě proti poškození

26.431 Stanovení odolnosti návrhů nouzových systémů pro přistání na vodě

26.435 Automatické spuštění nouzového systému pro přistání na vodě

26.440 Odolnost palivového systému proti nárazu

Dodatek 1 – Seznam modelů letounů nepodléhajících určitým ustanovením přílohy I (část 26)

▼B

HLAVA A

OBECNÁ USTANOVENÍ

▼M5

26.10 Příslušný úřad

a) Pro účely této přílohy je příslušným úřadem, jemuž musí provozovatel letadla prokázat vyhovění svého letadla, jehož návrh již byl certifikován, požadavkům této přílohy, příslušný úřad odpovědný za dozor nad tímto provozovatelem, nebo agentura, je-li odpovědnost za dozor nad provozovatelem svěřena agentuře v souladu s článkem 64 nebo 65 nařízení (EU) 2018/1139.

▼M5

b) Pro účely této přílohy je příslušným úřadem, jemuž musí držitel typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení, schválení konstrukční změny nebo schválení návrhu opravy prokázat soulad s požadavky této přílohy, agentura.

▼B

26.20 Dočasně nefunkční vybavení

Let nesmí být zahájen, pokud jsou jakýkoli přístroj, položka vybavení nebo funkce letadla vyžadované touto částí nefunkční nebo chybí, pokud seznam minimálního vybavení provozovatele vymezený v části ORO.MLR.105 nestanoví výjimku, kterou schválil příslušný orgán.

▼M5

26.30 Prokázání souladu

a) Agentura v souladu s čl. 76 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139 vydá certifikační specifikace jako standardní způsob prokázání souladu s touto přílohou. Certifikační specifikace musí být podrobné a natolik konkrétní, aby uváděly podmínky, za nichž lze prokázat soulad s požadavky této přílohy.

b) Provozovatelé letadel a držitelé typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení, schválení konstrukční změny nebo schválení návrhu opravy mohou prokázat soulad s požadavky této přílohy vyhověním buď:

i) specifikacím vydaným agenturou podle písmene a) nebo rovnocenným certifikačním specifikacím vydaným agenturou podle bodu 21.B.70 přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012, nebo

ii) technických normám zajišťujícím rovnocennou úroveň bezpečnosti jako normy, které jsou obsaženy v uvedených certifikačních specifikacích.

c) Držitelé typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení, schválení konstrukční změny nebo schválení návrhu opravy zpřístupní veškeré změny instrukcí pro zachování letové způsobilosti (ICA) vypracované za účelem prokázání souladu s touto přílohou všem známým provozovatelům dotčeného letadla a na požádání každé další osobě, jež musí těmto instrukcím vyhovět, včetně organizací k řízení zachování letové způsobilosti. Pro účely tohoto nařízení zahrnují ICA rovněž prohlídky přípustnosti poškození (DTI), pokyny pro posuzování oprav (REG), základní program prevence a kontroly koroze (CPCP) a seznam konstrukcí kritických z pohledu únavy (FCS) a části omezení letové způsobilosti (ALS).

HLAVA B – LETOUNY

▼B

26.50 Sedadla, lůžka, dvou- a vícebodové bezpečnostní pásy

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu, které získaly typové osvědčení ode dne 1. ledna 1958 včetně, zajistí, aby sedadla a jejich zádržné systémy, určená pro každého člena letové posádky nebo palubního průvodčího, byla nastavena tak, aby jim zajišťovala optimální úroveň ochrany při nouzovém přistání a současně umožňovala plnění nezbytných úkolů a usnadňovala rychlý výstup.

▼M3

26.60 Nouzové přistání – dynamické podmínky

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou přepravu cestujících, které získaly typové osvědčení dne 1. ledna 1958 nebo později, pro něž je individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 26. února 2021 nebo později, musí pro každý konstrukční návrh typu sedadla, jehož obsazení bylo schváleno pro pojíždění, vzlet nebo přistání, prokázat, že osoba na tomto sedadle je chráněna proti působení zátěže vyplývající z podmínek nouzového přistání. Prokázání se provede jedním z těchto způsobů:

a) úspěšně ukončené dynamické zkoušky;

b) racionální analýza poskytující rovnocennou bezpečnost na základě dynamických zkoušek sedadla podobného konstrukčního návrhu.

Povinnost stanovená v prvním odstavci se nevztahuje na tato sedadla:

a) sedadla posádky v pilotním prostoru;

b) sedadla v letounech s malým počtem sedadel, které se používají pro nepravidelný provoz v obchodní letecké dopravě na vyžádání;

c) sedadla v modelu letounu uvedeném v tabulce A.1 dodatku 1 a nesoucí výrobní číslo přidělené výrobcem uvedené v této tabulce.

▼M5

26.100 Umístění nouzových východů

Provozovatelé velkých letounů, které jsou používány v obchodní letecké dopravě a které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující vyšší než 19 a které mají jeden nebo několik deaktivovaných nouzových východů, zajistí, aby vzdálenosti mezi zbývajícími východy zůstaly nadále slučitelné s účinnou evakuací, s výjimkou velkých letounů, které mají konfiguraci nouzových východů zastavěnou a schválenou přede dnem 1. dubna 1999.

▼B

26.105 Přístup k nouzovým východům

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu umožní v případě nouzové evakuace každému cestujícímu rychlý a snadný pohyb z jeho sedadla ke kterémukoli z nouzových východů.

26.110 Označení nouzových východů

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu musí splnit tyto požadavky:

a) musí být k dispozici prostředky, s jejichž pomocí mohou osoby v kabině za předvídatelných podmínek v případě nouzové evakuace lokalizovat nouzové východy, získat k nim přístup a ovládat je;

b) musí být k dispozici prostředky, s jejichž pomocí může personál zvnějšku letounu v případě nouzové evakuace lokalizovat a ovládat nouzové východy.

26.120 Nouzové osvětlení interiéru a fungování nouzových světel

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu zajistí, aby bylo za účelem usnadnění lokalizace východů a pohybu cestujících k východům v případě nouzové evakuace k dispozici: osvětlené označení východů, běžné osvětlení kabiny a prostoru východů a nízko umístěné osvětlení únikové cesty.

▼B

26.150 Interiéry jednotlivých prostor

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu musí splnit tyto požadavky:

a) veškeré materiály a zařízení používané v prostorech pro posádku nebo cestující musí vykazovat charakteristiky hořlavosti slučitelné s minimalizací účinků požáru během letu a se zachováním podmínek pro přežití v kabině po dobu nutnou k evakuaci letadla;

b) na zákaz kouření musí upozorňovat štítky;

c) nádoby na odpad musí umožňovat izolaci interního požáru; tyto nádoby musí být označeny zákazem vhazování materiálů pro kouření.

26.155 Hořlavost obložení nákladového prostoru

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu, které získaly typové osvědčení po 1. lednu 1958, zajistí, aby obložení nákladových prostorů třídy C nebo D bylo zhotoveno z materiálů, které adekvátně brání tomu, aby účinky požáru v tomto prostoru ohrozily letadlo nebo osoby na jeho palubě.

▼M5

26.156 Tepelné nebo zvukové izolační materiály

Provozovatelé velkých letounů, které jsou používány v obchodní letecké dopravě a které získaly typové osvědčení dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, zajistí, aby:

a) u velkých letounů, jimž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno přede dnem 18. února 2021, při výměně tepelných nebo zvukových izolačních materiálů ke dni 18. února 2021 nebo po tomto datu tyto nové materiály vykazovaly takovou odolnost vůči šíření plamenů, aby zabránily šíření nebo snížily riziko šíření plamenů v letounu;

b) u velkých letounů, jimž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno dne 18. února 2021 nebo po tomto datu, vykazovaly tepelné a zvukové izolační materiály takovou odolnost vůči šíření plamenů, aby zabránily šíření nebo snížily riziko šíření plamenů v letounu;

c) u velkých letounů, jimž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno dne 18. února 2021 nebo po tomto datu a které mají kapacitu 20 nebo více cestujících, vykazovaly tepelné a zvukové izolační materiály (včetně prostředků pro upevnění těchto materiálů k trupu) zastavěné ve spodní polovině letadla takovou odolnost vůči pronikání plamenů do letounu, aby po nehodě zabránily vniknutí nebo snížily riziko vniknutí plamenů do letounu, a zajistily tak v kabině podmínky umožňující přežití po dobu potřebnou k evakuaci letounu.

26.157 Konverze prostorů třídy D

Provozovatelé velkých letounů, které jsou používány v obchodní letecké dopravě a které získaly typové osvědčení dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, zajistí, aby:

a) u velkých letounů, jejichž provoz zahrnuje přepravu cestujících, každý nákladový nebo zavazadlový prostor třídy D nehledě na svůj objem byl v souladu s certifikačními specifikacemi pro prostor třídy C;

▼M5

b) u velkých letounů, jejichž provoz zahrnuje pouze přepravu nákladu, každý nákladový prostor třídy D nehledě na svůj objem byl v souladu s certifikačními specifikacemi pro prostor třídy C, nebo třídy E;

Tento bod se nevztahuje na provozovatele modelů letounů uvedených v tabulce A.1 v dodatku 1 k této příloze.

▼B

26.160 Ochrana proti požáru na toaletě

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující větší než 19 musí splnit tyto požadavky:

Toalety musí být vybaveny:

a) detektorem kouře;

b) prostředky pro automatické uhašení požáru vzniklého v každé nádobě na odpad.

▼M1

26.170 Hasicí přístroje

Provozovatelé velkých letounů zajistí, aby se v těchto hasicích přístrojích jako hasicí prostředek nepoužíval halon:

a) vestavěné hasicí přístroje na toaletách pro každou nádobu zachycující ručníky, papír nebo odpad ve velkých letounech, pro něž je individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 18. února 2020 nebo později;

b) přenosné hasicí přístroje ve velkých letounech, pro něž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno dne 18. května 2019 nebo později.

▼M5

26.175 Ochrana proti požáru v nákladovém prostoru

a) U velkých letounů, jakož i u malých letounů s maximální vzletovou hmotností (MTOW) vyšší než 5 700 kg (12 500 lb), jimž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 1. ledna 2025 nebo po tomto datu, držitelé:

— typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely, nebo

— doplňkového typového osvědčení nebo schválení konstrukční změny, pokud se změna týká protipožárních schopností nákladového prostoru letounu,

zpřístupní všem známým provozovatelům těchto letounů informace o konstrukčních vlastnostech letounu souvisejících s protipožárními schopnostmi nákladového prostoru.

b) U malých letounů s maximální vzletovou hmotností 5 700 kg (12 500 lb) nebo nižší, vybavených alespoň jedním nákladovým prostorem odděleným od pilotního prostoru, jimž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 1. ledna 2025 nebo po tomto datu, držitelé:

— typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely, nebo

▼M5

— doplňkového typového osvědčení nebo schválení konstrukční změny, pokud se změna týká protipožárních schopností nákladového prostoru letounu,

zpřístupní všem známým provozovatelům těchto letounů informace o konstrukčních vlastnostech letounu souvisejících s protipožárními schopnostmi všech nákladových prostorů, které jsou odděleny od pilotního prostoru.

c) Informace zpřístupněné v souladu s písmeny a) a b) musí být podrobné natolik, aby provozovatelům byly užitečné pro provedení posouzení rizik přepravy věcí v nákladovém prostoru.

Tyto informace musí být uvedeny v příslušné dokumentaci letounu zpřístupněné provozovatelům a snadno identifikovatelné pro pracovníky provozovatele odpovědné za provádění posouzení rizik.

d) Držitel schválení návrhu, který je povinen zpřístupnit informace v souladu s písmenem a) nebo b), zpřístupní všem známým provozovatelům letounů dotčených změnou rovněž změny těchto informací.

▼B

26.200 Zvuková výstraha podvozku

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu zajistí, aby bylo instalováno vhodné zvukové výstražné zařízení podvozku v zájmu významného snížení pravděpodobnosti přistání s neúmyslně zasunutým podvozkem.

▼M4

26.201 Tlak nahuštění pneumatik

Provozovatelé velkých letounů minimalizují riziko, že se tlak v pneumatikách dostane během provozu pod minimální provozní tlak.

▼M2

26.205 Systémy poskytující přehled o přejetí dráhy a upozorňující na ně

▼M5

a) Provozovatelé velkých letounů používaných v obchodní letecké dopravě zajistí, aby každý velký letoun, jehož první individuální osvědčení letové způsobilosti bylo vydáno dne 1. července 2026 nebo po tomto datu, byl vybaven systémem poskytujícím přehled o přejetí dráhy a upozorňujícím na ně.

▼M2

b) Tento systém musí být navržen tak, aby umožňoval snížit riziko podélného vyjetí z dráhy během přistání poskytnutím varování letové posádce jak za letu, tak na zemi, když vznikne riziko, že letoun nebude schopen zastavit během dostupné vzdálenosti do konce dráhy.

▼B

26.250 Systémy ovládání dveří pilotního prostoru – ztráta pracovní schopnosti jediného člena

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu zajistí, aby systémy ovládání dveří pilotního prostoru, jsou-li instalovány, byly vybaveny alternativními prostředky k otevření, aby se usnadnil přístup palubních průvodčích do pilotního prostoru v případě ztráty pracovní schopnosti jediného členaletové posádky.

▼M5

26.300 Program zachování konstrukční integrity konstrukcí stárnoucích letounů – obecné požadavky

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u nějž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019, zavede program zachování konstrukční integrity konstrukcí stárnoucího letounu, který je v souladu s požadavky uvedenými v článcích 26.301 až 26.309.

b) Písmeno a) se nepoužije na model velkého letounu, kterému bylo typové osvědčení vydáno přede dnem 26. února 2021 a který splňuje kteroukoli z těchto podmínek:

i) je uveden v tabulce A.1 v dodatku 1 k této příloze;

ii) již není v provozu po dni 26. února 2021;

iii) nebyl certifikován pro civilní provoz s užitečným zatížením nebo cestujícími;

iv) bylo mu vydáno typové osvědčení pro zvláštní účely přede dnem 26. února 2021 v souladu s požadavky na přípustnost poškození za předpokladu, že není provozován na více než 75 % svého navrženého provozního cíle a je primárně provozován na podporu výrobních činností držitele schválení;

v) je certifikován typovým osvědčením pro zvláštní účely a je navržen primárně pro hašení požárů.

Výjimky uvedené v písm. b) bodech ii) až v) se použijí až poté, co držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předložil přede dnem 27. května 2021 agentuře ke schválení seznam typů a modelů, variant nebo výrobních čísel letounů spolu s informacemi na podporu důvodů, proč byl letoun zařazen na seznam.

c) U modelu velkého letounu, kterému bylo první typové osvědčení vydáno přede dnem 26. února 2021 a u nějž není a nebude stávající změna nebo oprava začleněna do žádného letounu v provozu ke dni 26. února 2022 nebo po tomto datu, se ustanovení bodu 26.307 písm. a) bodů ii) a iii) a bodu 26.308 písm. a) bodu ii) nepoužijí, pokud držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předložil přede dnem 26. února 2022 agentuře ke schválení seznam všech změn a oprav.

▼M2

26.301 Plán vyhovění pro držitele typových osvědčení a typových osvědčení pro zvláštní účely

a) ►M5 Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u nějž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019: ◄

i) zavede plán vyhovění pro zachování konstrukční integrity, který popisuje plánované prokázání vyhovění požadavkům článků 26.302 až 26.309;

ii) předloží plán vyhovění pro zachování konstrukční integrity uvedený v bodě i) ke schválení agentuře přede dnem 27. května 2021.

b) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c):

i) zavede plán vyhovění pro zachování konstrukční integrity, který popisuje plánované prokázání vyhovění požadavkům článků 26.303 až 26.306;

ii) předloží plán vyhovění pro zachování konstrukční integrity uvedený v bodě i) agentuře ke schválení přede dnem 27. května 2021, nebo před vydáním osvědčení, podle toho, co nastane později.

26.302 Posouzení únavy a přípustnosti poškození

▼M5

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 lb) nebo vyšší, certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u nějž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019, provede posouzení únavy a přípustnosti poškození konstrukce letounu a vypracuje prohlídku přípustnosti poškození (DTI), která zabrání katastrofickým poruchám způsobeným únavou po celou dobu provozní životnosti letounu.

▼M2

b) Pokud dokumentaci popisující DTI podle písmene a) agentura v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 ještě neschválila, držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely tuto dokumentaci předloží agentuře ke schválení přede dnem 26. února 2023.

▼M5

26.303 Omezení platnosti

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u nějž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019 a který byl certifikován s maximální vzletovou hmotností vyšší než 34 019 kg (75 000 lb):

i) stanoví omezení platnosti (LOV) a uvede toto LOV v pozměněné ALS;

ii) určí stávající a nové činnosti údržby, na nichž LOV závisí, vypracuje servisní informaci potřebnou k realizaci těchto činností údržby a předloží tuto servisní informaci o činnostech údržby agentuře v souladu se závazným harmonogramem dohodnutým s agenturou.

▼**M5**

Konstrukční konfigurace letounu, které mají být posouzeny za účelem stanovení LOV, zahrnují všechny variantní a odvozené modely schválené v rámci typového osvědčení přede dnem 26. února 2021 a všechny konstrukční změny a výměny u konstrukčních konfigurací těchto letounů, které vyžaduje příkaz k zachování letové způsobilosti vydaný přede dnem 26. února 2021.

Odchylně od bodu ii) není držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun povinen vypracovat a agentuře předložit servisní informaci o činnosti údržby týkající se modelu velkého letounu, který už nebude provozován po naplánovaném bodu předložení servisní informace o této činnosti údržby. Aby tato výjimka mohla být účinná, informuje o tom držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely agenturu přede dnem vyřazení takového letounu z provozu.

b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží LOV stanovené v souladu s písmenem a) a změnu ALS uvedenou ve stejném písmenu společně se závazným harmonogramem agentuře ke schválení, a to ve lhůtách uvedených níže v bodech i) až iii):

i) 26. srpna 2022 u konstrukcí kritických z pohledu únavy s certifikačním základem, který nezahrnuje posouzení přípustnosti poškození;

ii) 26. února 2026 u konstrukce letounu podléhající k datu použitelnosti tohoto pozměňujícího nařízení probíhajícím podrobným únavovým zkouškám;

iii) 26. února 2025 u všech ostatních konstrukcí letounu.

c) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely podle čl. 1 odst. 2 písm. c) pro velký letoun s maximální vzletovou hmotností vyšší než 34 019 kg (75 000 lb):

i) stanoví omezení platnosti (LOV) a uvede toto LOV v ALS;

ii) určí stávající a nové činnosti úkony údržby, na nichž LOV závisí, vypracuje servisní informaci potřebnou k realizaci těchto činností údržby a předloží tuto servisní informaci o činnostech údržby agentuře v souladu se závazným harmonogramem dohodnutým s agenturou.

d) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) předloží agentuře ke schválení LOV stanovené v souladu s písmenem c) tohoto bodu a ALS uvedenou ve stejném písmenu společně se závazným harmonogramem, a to:

i) před datem schváleným agenturou v plánu žadatele pro provedení zkoušek a analýz jakékoli konstrukce letounu vyžadující nové podrobné únavové zkoušky na podporu stanovení LOV;

ii) přede dnem 26. února 2025 u všech ostatních konstrukcí letounu.

▼M5

26.304 Program prevence a kontroly koroze

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u nějž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019, zavede základní program prevence a kontroly koroze (CPCP).

b) Pokud základní CPCP podle písmene a) agentura ještě neschválila v souladu s bodem 21.A.3B písm. c) bodem 1 přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 nebo ve zprávě výboru pro přezkoumání systému údržby (MRBR) schváleném agenturou, držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží CPCP agentuře ke schválení přede dnem 26. února 2023.

c) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely podle čl. 1 odst. 2 písm. c) pro velký letoun zavede základní CPCP před vydáním typového osvědčení.

26.305 Platnost programu zachování konstrukční integrity

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u nějž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019, zavede a realizuje postup, kterým se zajistí, aby program zachování konstrukční integrity zůstal platný po celou dobu provozní životnosti letounu, s přihlédnutím ke zkušenostem z provozu i současnému provozu.

b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení popis postupu uvedeného v písmenu a) přede dnem 26. února 2023. Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely realizuje tento postup do šesti měsíců od jeho schválení agenturou.

c) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) pro velký letoun zavede a realizuje postup, kterým se zajistí, aby program zachování konstrukční integrity zůstal platný po celou dobu provozní životnosti letounu, s přihlédnutím ke zkušenostem z provozu i současnému provozu. Popis tohoto postupu předloží agentuře ke schválení přede dnem 26. února 2023 nebo před vydáním osvědčení, podle toho, co nastane později, a realizuje tento postup do šesti měsíců po jeho schválení agenturou.

26.306 Základní konstrukce kritické z pohledu únavy

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u nějž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019 a který je certifikován pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 lb) nebo vyšší, určí základní konstrukce kritické z pohledu únavy (FCBS) pro všechny variantní a odvozené modely letounu uvedené v typovém osvědčení nebo typovém osvědčení pro zvláštní účely a vypracuje jejich seznam.

▼M5

b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží tento seznam konstrukcí podle písmene a) ke schválení agentuře přede dnem 26. srpna 2021.

c) Poté, co agentura seznam podle písmene a) schválí, držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely jej zpřístupní držitelům doplňkového typového osvědčení nebo schválení významné změny, kteří jsou povinni splnit požadavky bodu 26.330, a všem známým provozovatelům těchto letounů a na požádání organizacím odpovědným za řízení zachování letové způsobilosti na podporu provozovatelů, kteří jsou povinni splnit požadavky bodu 26.370.

d) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) pro velký letoun, který má být certifikován pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 lb) nebo vyšší, určí základní konstrukce kritické z pohledu únavy pro všechny variantní a odvozené modely letounu uvedené v typovém osvědčení nebo typovém osvědčení pro zvláštní účely a vypracuje jejich seznam. Seznam těchto konstrukcí předloží agentuře ke schválení přede dnem 26. srpna 2021 nebo před vydáním osvědčení podle toho, co nastane dříve.

e) Poté, co agentura seznam podle písmene d) schválí, žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1. odst. 2 písm. c) jej zpřístupní všem známým provozovatelům těchto letounů a na požádání organizacím odpovědným za řízení zachování letové způsobilosti na podporu provozovatelů, kteří jsou povinni splnit požadavky bodu 26.370.

26.307 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících změn konstrukcí kritických z pohledu únavy

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu a certifikovaný pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 lb) nebo vyšší, pokud jde o změny a modifikované konstrukce kritické z pohledu únavy (FCMS) existující ke dni 26. února 2021:

i) přezkoumá existující změny návrhu a určí všechny změny, které mají dopad na základní konstrukce kritické z pohledu únavy určené v souladu s článkem 26.306;

ii) u každé změny určené v souladu s bodem i) určí veškerou související FCMS;

iii) u každé změny určené v souladu s bodem i) provede posouzení přípustnosti poškození a zavede a dokumentuje související prohlídku přípustnosti poškození.

b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení seznam všech modifikovaných konstrukcí kritických z pohledu únavy určených v souladu s písm. a) bodem ii), a to přede dnem 26. února 2022.

▼M5

c) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení údaje o přípustnosti poškození, včetně DTI, jež vyplynuly z posouzení provedeného v souladu s písm. a) bodem iii), a to přede dnem 26. srpna 2022.

d) Poté, co agentura seznam modifikovaných konstrukcí kritických z pohledu únavy předložený podle písmene b) schválí, držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely tento seznam zpřístupní držitelům doplňkového typového osvědčení nebo schválení významné změny, kteří jsou povinni splnit požadavky bodu 26.330, a všem známým provozovatelům těchto letounů a na požádání organizacím odpovědným za řízení zachování letové způsobilosti na podporu provozovatelů, kteří jsou povinni splnit požadavky bodu 26.370.

26.308 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících oprav konstrukcí kritických z pohledu únavy

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu a certifikovaný pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 lb) nebo vyšší, pokud jde o zveřejněné opravy existující ke dni 26. února 2021:

i) přezkoumá údaje o opravách a určí každou opravu specifikovanou v údajích, která má dopad na základní konstrukce kritické z pohledu únavy a modifikované konstrukce kritické z pohledu únavy zjištěné v souladu s bodem 26.306 písm. a) a bodem 26.307 písm. a) bodem ii);

ii) provede posouzení přípustnosti poškození u každé opravy určené v souladu s bodem i), pokud nebylo provedeno dříve.

b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení údaje o přípustnosti poškození, včetně prohlídek přípustnosti poškození (DTI), jež vyplynuly z posouzení provedeného v souladu s písm. a) bodem ii), a to přede dnem 26. května 2022, pokud již nebyly schváleny v souladu s bodem 21.A.435 písm. b) bodem 2 přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 přede dnem 26. srpna 2022.

26.309 Pokyny pro posuzování oprav

a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu a certifikovaný pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 lb) nebo vyšší, jemuž bylo typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely vydáno přede dnem 11. ledna 2008, vypracuje pokyny pro posuzování oprav (REG), kterými se stanoví:

i) postup provádění prohlídek dotčených letounů, který umožní určení a dokumentaci všech dosavadních oprav majících dopad na konstrukce kritické z pohledu únavy určené v souladu s bodem 26.306 písm. a) a bodem 26.307 písm. a) bodem ii);

ii) postup, který provozovatelům a organizacím odpovědným za řízení zachování letové způsobilosti umožní získat prohlídku přípustnosti poškození pro opravy určené v souladu s bodem i);

iii) realizační harmonogram, který uvádí časové rámce pro provedení prohlídek letounu, získání prohlídky přípustnosti poškození a její začlenění do programu údržby letounu.

b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží pokyny pro posuzování oprav vypracované v souladu s písmenem a) agentuře ke schválení přede dnem 26. února 2023.

▼M5

26.330 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících doplňkových typových osvědčení, dalších stávajících významných změn a stávajících oprav majících dopad na tato doplňková typová osvědčení nebo změny

a) Držitel doplňkového typového osvědčení vydaného přede dnem 26. února 2021 nebo držitel schválení významné změny, které bylo považováno za schválené v souladu s článkem 4 nařízení (EU) č. 748/2012 pro velké letouny certifikované 1. ledna 1958 nebo po tomto datu pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 lb) nebo vyšší, vyřeší nepříznivé účinky těchto změn a oprav těchto změn na konstrukci letounu, aby přispěl ke splnění požadavků bodu 26.370 písm. a) bodu ii), a splní požadavky stanovené v bodech 26.331 až 26.334.

b) Písmeno a) se nepoužije na významné změny a opravy modelu velkého letounu poprvé certifikovaného přede dnem 26. února 2021, pokud tento model letounu splňuje kteroukoli z těchto podmínek:

i) je uveden v tabulce A.1 v dodatku 1 k této příloze;

ii) již není v provozu po dni 26. února 2021;

iii) nebyl certifikován pro civilní provoz s užitečným zatížením nebo cestujícími;

iv) má typové osvědčení pro zvláštní účely a byl certifikován v souladu s požadavky na přípustnost poškození za předpokladu, že není provozován na více než 75 % svého navrženého provozního cíle a je primárně provozován na podporu výrobních činností držitele typového osvědčení pro zvláštní účely;

v) bylo mu vydáno typové osvědčení pro zvláštní účely a je navržen primárně pro hašení požárů.

c) Písmeno a) se nepoužije na významné změny a opravy velkého letounu poprvé certifikovaného přede dnem 26. února 2021, pokud tyto změny nebo opravy nejsou a nebudou začleněny do jakéhokoli velkého letounu v provozu dne 26. srpna 2022 nebo po tomto datu.

d) Výjimky stanovené v písm. b) bodě ii) až v) a v písmenu c) se použijí až poté, co držitel schválení změny předloží seznam změn, které mají dopad na základní konstrukci kritickou z pohledu únavy, spolu s informacemi na podporu důvodů, proč byla každá změna zařazena na seznam, agentuře ke schválení, a to přede dnem 26. února 2022.

26.331 Plán vyhovění pro držitele doplňkových typových osvědčení

Držitel schválení uvedený v bodě 26.330 písm. a):

a) zavede plán vyhovění, který řeší požadavky bodů 26.332 až 26.334;

b) předloží plán vyhovění uvedený v písmenu a) ke schválení agentuře přede dnem 25. srpna 2021.

▼M5

26.332 Určení změn majících dopad na konstrukce kritické z pohledu únavy

a) Držitel schválení uvedený v bodě 26.330 písm. a):

i) přezkoumá změny a určí ty změny, které mají vliv na FCBS;

ii) u každé změny určené v souladu s bodem i) určí jakoukoli související modifikovanou konstrukci kritickou z pohledu únavy;

iii) určí zveřejněné změny, které mají dopad na každou změnu určenou v souladu s bodem i).

b) U schválení změny, které bylo vydáno dne 1. září 2003 nebo po tomto datu, držitel schválení uvedený v písmenu a) vypracuje a do 26. února 2022 předloží agentuře ke schválení seznam změn a modifikovaných konstrukcí kritických z pohledu únavy určených v souladu s písm. a) body i) a ii) a po schválení agenturou tento seznam zpřístupní všem známým provozovatelům těchto letounů a na požádání organizacím odpovědným za řízení zachování letové způsobilosti na podporu provozovatelů, kteří jsou povinni splnit požadavky bodu 26.370 písm. a) bodu ii).

c) U schválení změny, které bylo vydáno přede dnem 1. září 2003, držitel schválení uvedený v písmenu a):

i) vypracuje seznam změn určených v souladu s písm. a) bodem i) a předloží jej ke schválení agentuře přede dnem 26. února 2022;

ii) na žádost provozovatelů a organizací odpovědných za řízení zachování letové způsobilosti na podporu provozovatelů, kteří jsou povinni splnit požadavky bodu 26.370 písm. a) bodu ii), určí veškeré modifikované konstrukce kritické z pohledu únavy související se změnou, vypracuje jejich seznam a předloží tyto údaje agentuře ke schválení do 12 měsíců od žádosti;

iii) po schválení údajů předložených podle písm. c) bodů i) a ii) tyto údaje zpřístupní všem známým provozovatelům těchto letounů a na požádání organizacím odpovědným za řízení zachování letové způsobilosti na podporu provozovatelů, kteří jsou povinni splnit požadavky bodu 26.370 písm. a) podbodu ii).

26.333 Údaje o přípustnosti poškození u doplňkových typových osvědčení a oprav majících dopad na tato doplňková typová osvědčení schválená dne 1. září 2003 nebo po tomto datu

a) U schválení změny, které bylo vydáno dne 1. září 2003 nebo po tomto datu, držitel schválení uvedený v bodě 26.330 písm. a):

i) u změn a zveřejněných oprav určených v souladu s bodem 26.332 písm. a) bodem i) a iii) provede posouzení přípustnosti poškození;

ii) zavede a zadokumentuje související prohlídku přípustnosti poškození, pokud ještě nebyla provedena.

▼M5

b) Držitel schválení změny uvedený v písmenu a) předloží údaje o přípustnosti poškození, jež vyplynuly z posouzení přípustnosti poškození provedeného v souladu s písm. a) bodem i), ke schválení agentuře přede dnem 26. února 2023, pokud již nebyly schváleny v souladu s článkem 21.B.111 přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.

c) Odchylně od písmene b) u změn, které neměly v certifikačním základě požadavek na posouzení přípustnosti poškození, držitel schválení uvedený v písmenu a) předloží údaje o přípustnosti poškození, jež vyplynuly z posouzení přípustnosti poškození provedeného v souladu s písmenem a), agentuře ke schválení v těchto lhůtách, podle toho, co nastane později:

i) před tím, než je letoun s uvedenou změnou začleněnou provozován v souladu s přílohou IV (část CAT) nařízení (EU) č. 965/2012, nebo

ii) přede dnem 26. února 2023.

26.334 Údaje o přípustnosti poškození u doplňkových typových osvědčení a jiných stávajících významných změn a oprav majících dopad na tato doplňková typová osvědčení nebo změny schválené před dnem 1. září 2003

a) Na žádost provozovatelů a organizací odpovědných za řízení zachování letové způsobilosti na podporu souladu s bodem 26.370 písm. a) bodem ii) u schválení změny, které bylo vydáno přede dnem 1. září 2003, držitel schválení uvedený v bodě 26.330 písm. a):

i) u změn a zveřejněných oprav určených v souladu s bodem 26.332 písm. a) bodem i) a iii) provede posouzení přípustnosti poškození;

ii) zavede a zadokumentuje související prohlídku přípustnosti poškození, pokud ještě nebyla provedena.

b) Držitel schválení uvedený v písmenu a) předloží údaje o přípustnosti poškození, jež vyplynuly z posouzení provedeného v souladu s písm. a) bodem i), ke schválení agentuře:

i) do 24 měsíců od obdržení žádosti v případě žádostí obdržených přede dnem 26. února 2023, nebo

ii) přede dnem 26. února 2025 nebo do dvanácti měsíců od obdržení žádosti, podle toho, co nastane později, v případě žádostí obdržených dne 26. února 2023 nebo po tomto datu.

26.370 Program údržby

a) Provozovatelé velkých letounů certifikovaných 1. ledna 1958 nebo po tomto datu zajistí, aby programy údržby těchto letounů zahrnovaly:

i) u velkých letounů certifikovaných pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení větší než 3 402 kg (7 500 lb) schválené prohlídky přípustnosti poškození;

▼M5

ii) u velkých letounů provozovaných v souladu s přílohou IV (část CAT) nařízení (EU) č. 965/2012 a certifikovaných pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení vyšší než 3 402 kg (7 500 lb) způsob řešení nepříznivých účinků, které by na konstrukci kritickou z pohledu únavy a na kontroly uvedené v písm. a) bodě i) mohly mít opravy a modifikace;

iii) u velkých letounů certifikovaných s maximální vzletovou hmotností vyšší než 34 019 kg (75 000 lb) schválené omezení platnosti (LOV);

iv) program prevence a kontroly koroze (CPCP).

b) Na povinnost uvedenou v písmenu a) se vztahují tyto lhůty:

i) program údržby letounů se reviduje tak, aby řešil požadavky uvedené v písm. a) bodech i), ii) a iv), a to přede dnem 26. února 2024, nebo před provozováním letounu, podle toho, co nastane později;

ii) program údržby letounů se reviduje tak, aby řešil požadavky uvedené v písm. a) bodě iii), a to přede dnem 26. srpna 2021, nebo 6 měsíců po zveřejnění LOV, nebo před provozováním letounu, podle toho, co nastane později.

c) U modelu velkého letounu, který byl poprvé certifikován přede dnem 26. února 2021 a:

i) který již není v provozu po dni 26. února 2024, se nepoužijí ustanovení písm. a) bodů i), ii) a iv);

ii) který již není v provozu po dni 26. srpna 2021, se nepoužije ustanovení písm. a) bodu iii);

iii) s typovým osvědčením pro zvláštní účely vydaným přede dnem 26. února 2021 v souladu s požadavky na přípustnost poškození, za předpokladu, že není provozován na více než 75 % svého navrženého provozního cíle a je primárně provozován na podporu výrobních činností držitelů schválení, se nepoužijí ustanovení písm. a) bodů i), ii) a iv).

d) U modelu velkého letounu s typovým osvědčením pro zvláštní účely vydaným přede dnem 26. února 2021, jehož primárním účelem je hašení požárů, se nepoužijí ustanovení písm. a) bodů i) a ii).

▼M4

HLAVA C

VRTULNÍKY

▼M1

26.400 Hasicí přístroje

Provozovatelé velkých vrtulníků zajistí, aby se v těchto hasicích přístrojích jako hasicí prostředek nepoužíval halon:

a) vestavěné hasicí přístroje na toaletách pro každou nádobu zachycující ručníky, papír nebo odpad ve velkých vrtulnících, pro něž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 18. února 2020 nebo později;

b) přenosné hasicí přístroje ve velkých vrtulnících, pro něž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno dne 18. května 2019, nebo později.

▼M5

26.405 Ochrana proti požáru v nákladovém prostoru

a) U malých i velkých vrtulníků vybavených alespoň jedním nákladovým prostorem odděleným od pilotního prostoru, jimž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 1. ledna 2025 nebo po tomto datu, držitelé:

— typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely, nebo

— doplňkového typového osvědčení nebo schválení konstrukční změny, pokud se změna týká protipožárních schopností nákladového prostoru vrtulníku,

zpřístupní všem známým provozovatelům těchto vrtulníků informace o konstrukčních vlastnostech vrtulníku souvisejících s protipožárními schopnostmi všech nákladových prostorů, které jsou odděleny od pilotního prostoru.

b) Informace zpřístupněné v souladu s písmenem a) musí být podrobné natolik, aby provozovatelům byly užitečné pro provedení posouzení rizik přepravy věcí v nákladovém prostoru.

Tyto informace musí být uvedeny v příslušné dokumentaci vrtulníku zpřístupněné provozovatelům a snadno identifikovatelné pro pracovníky provozovatele odpovědné za provádění posouzení rizik.

c) Držitel schválení návrhu, který je povinen zpřístupnit informace v souladu s písmenem a), zpřístupní všem známým provozovatelům vrtulníků dotčených změnou rovněž změny těchto informací.

▼M4

26.410 Nouzové ovládací prvky k použití pod vodou

Provozovatelé malých vrtulníků a velkých vrtulníků, které musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 navrženy pro přistání na vodě nebo certifikovány pro nouzové přistání na vodě, zajistí, aby všechny nouzové ovládací prvky, které je potřeba obsluhovat pod vodou, byly označeny takovým způsobem obsluhy a rovněž žlutými a černými pruhy.

26.415 Podvodní nouzové východy

a) Provozovatelé malých vrtulníků a velkých vrtulníků, které musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 navrženy pro přistání na vodě nebo certifikovány pro nouzové přistání na vodě, zajistí, aby:

1) bylo pro cestující snadné identifikovat prostředky k ovládání všech podvodních nouzových východů, aby mohli opustit letoun v případě jeho nouzového přistání na vodě nebo převrácení ve vodě;

2) byl podvodní nouzový východ k dispozici na obou stranách vrtulníku pro každý celek (nebo část celku) čtyř sedadel pro cestující, ledaže je podvodní nouzový východ tak velký, že přes něj mohou letoun opustit dva cestující najednou;

3) sedadla pro cestující byla umístěna vůči podvodním nouzovým východům uvedeným v bodě 2 tak, aby byl usnadněn únik cestujících v případě převrácení vrtulníku ve vodě a zaplavení jeho kabiny.

▼M4

b) Provozovatelé malých vrtulníků kategorie A, které musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 navrženy pro přistání na vodě nebo certifikovány pro nouzové přistání na vodě, zajistí, aby:

1) všechny nouzové východy, včetně nouzových východů pro posádku, a všechny dveře, okna nebo jiné otvory vhodné pro nouzový únik pod vodou byly v případě nouze ovladatelné;

2) byl poskytnut automatický prostředek pro snadnou identifikaci okrajů otvorů všech podvodních nouzových východů za všech světelných podmínek; tyto značky musí být navrženy tak, aby zůstaly viditelné i v případě převrácení vrtulníku nebo potopení kabiny.

26.420 Nouzové vybavení pro let nad vodou

a) Provozovatelé malých vrtulníků a velkých vrtulníků, které musí splňovat požadavky bodu CAT.IDE.H.300 přílohy IV, bodu NCC.IDE.H.227 přílohy VI nebo bodu SPO.IDE.H.199 přílohy VIII nařízení (EU) č. 965/2012, zajistí, aby byl každý nahuštěný záchranný člun vybaven prostředkem pro jeho udržení v blízkosti vrtulníku a dalším prostředkem pro udržení nahuštěného záchranného člunu ve větší, a to takové vzdálenosti od vrtulníku, která nepředstavuje nebezpečí pro záchranný člun ani pro osoby na jeho palubě. V případě, kdy se vrtulník zcela potopí, se musí oba tyto prostředky pro udržení záchranného člunu v blízkosti ještě před potopením vrtulníku přetrhnout, a to i tehdy, je-li záchranný člun prázdný.

b) Provozovatelé malých vrtulníků a velkých vrtulníků, které musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 navrženy pro přistání na vodě nebo certifikovány pro nouzové přistání na vodě, zajistí, aby byly vybaveny úložnými prostory, které pojmou jednu záchrannou vestu pro každého cestujícího ve vrtulníku, a to ve snadném dosahu každého sedícího cestujícího, ledaže jsou cestující povinni mít záchrannou vestu na sobě během celého pobytu na palubě vrtulníku.

c) Provozovatelé velkých vrtulníků, které musí být v souladu s bodem SPA.HOFO.165 písm. d) přílohy V nařízení (EU) č. 965/2012 vybaveny jedním nebo více záchrannými čluny, zajistí, aby každý takový záchranný člun:

1) bylo možné spustit dálkově a aby prostředky pro takové spuštění byly umístěny ve snadném dosahu letové posádky, cestujících v kabině a všech přeživších ve vodě, ať už vrtulník plave na hladině ve vzpřímené poloze kabinou nahoru, nebo převrácen na boku;

2) mohl být spolehlivě spuštěn v jakékoli rozumně představitelné poloze plovoucího vrtulníku včetně převrácení na boku a za doložitelných podmínek na moři pro odolnost proti převrácení.

▼M4

26.425 Poskytnutí doložených podmínek na moři

a) Držitel typového osvědčení pro malý vrtulník nebo velký vrtulník zajistí, aby v letové příručce pro rotorové letadlo (RFM) byly uvedeny a všem provozovatelům poskytnuty doložené podmínky na moři pro odolnost proti převrácení a veškeré související informace týkající se certifikace pro nouzové přistání na vodě nebo nouzových prostředků pro přistání na vodě.

b) Držitel doplňkového typového osvědčení pro nouzový systém pro přistání na vodě, který je zastavěn do malého vrtulníku nebo velkého vrtulníku, zajistí, aby v RFM byly uvedeny a všem provozovatelům poskytnuty doložené podmínky na moři pro odolnost proti převrácení a veškeré související informace týkající se certifikace pro nouzové přistání na vodě nebo nouzových prostředků pro přistání na vodě.

26.430 Odolnost nouzového systému pro přistání na vodě proti poškození

a) Provozovatelé malých vrtulníků nebo velkých vrtulníků, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 9. srpna 2025 nebo po tomto datu a které musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 navrženy pro přistání na vodě nebo certifikovány pro nouzové přistání na vodě, zajistí, aby v případě, kdy je vrtulník vybaven uloženým nouzovým systémem pro přistání na vodě, návrh co nejvíce minimalizoval dopady možného poškození způsobeného nárazem na vodu na úspěšné spuštění nouzového systému pro přistání na vodě a jeho udržení v blízkosti vrtulníku.

b) Provozovatelé malých vrtulníků nebo velkých vrtulníků s uloženými nouzovými systémy pro přistání na vodě poprvé zastavěnými dne 9. srpna 2025 nebo po tomto datu, které musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 certifikovány pro nouzové přistání na vodě, zajistí, aby návrh co nejvíce minimalizoval dopady možného poškození způsobeného nárazem na vodu na úspěšné spuštění nouzového systému pro přistání na vodě a jeho udržení v blízkosti vrtulníku.

26.431 Stanovení odolnosti návrhů nouzových systémů pro přistání na vodě

a) Provozovatel malého vrtulníku nebo velkého vrtulníku, který musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 navržen pro přistání na vodě nebo certifikován pro nouzové přistání na vodě, může požádat osobu uvedenou v písmenu b) o poskytnutí služeb uvedených v písmenu c), pokud jsou splněny obě tyto podmínky:

1) provozovatel je povinen prokázat soulad s bodem 26.430 této přílohy;

2) odolnost nouzového systému pro přistání na vodě v případě nárazu na vodu nebyla prokázána v rámci typového osvědčení nebo doplňkového typového osvědčení uvedeného vrtulníku.

b) Služby uvedené v písmenu c) poskytuje:

1) držitel typového osvědčení, pokud je nouzový systém pro přistání na vodě zahrnut v typovém návrhu;

2) držitel doplňkového typového osvědčení, pokud je nouzový systém pro přistání na vodě certifikován prostřednictvím doplňkového typového osvědčení.

▼M4

c) Osoba uvedená v písmenu b):

1) zjistí, zda dopady možného poškození způsobeného nárazem na vodu na úspěšné spuštění nouzového systému pro přistání na vodě a jeho udržení v blízkosti vrtulníku jsou co nejvíce minimalizovány;

2) zjistí, zda dopady uvedené v bodě 1 jsou zohledněny v návrhu nouzového systému pro přistání na vodě;

3) poskytne provozovateli posouzení.

26.435 Automatické spuštění nouzového systému pro přistání na vodě

a) Provozovatelé malých vrtulníků, které musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 navrženy pro přistání na vodě nebo certifikovány pro nouzové přistání na vodě, zajistí, aby se v případě, kde je nouzový systém pro přistání na vodě zastavěn a během letu uložen, tento systém následkem pádu do vody automaticky spustil.

b) Provozovatelé malých vrtulníků kategorie A a velkých vrtulníků, které musí být v souladu s bodem CAT.IDE.H.320 písm. a) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 navrženy pro přistání na vodě nebo certifikovány pro nouzové přistání na vodě, zajistí, aby se v případě, kde je nouzový systém pro přistání na vodě zastavěn a během letu uložen, tento systém následkem pádu do vody spustil automaticky bez nutnosti zásahu pilota během letu.

▼M5

26.440 Odolnost palivového systému proti nárazu

Provozovatelé malých vrtulníků a velkých vrtulníků zajistí, aby pravděpodobnost požáru po nárazu byla minimalizována natolik, nakolik je to proveditelné v návrhu palivového systému, a to když:

a) typové osvědčení vrtulníku bylo vydáno dne 2. října 1994 nebo po tomto datu a:

1) první individuální osvědčení letové způsobilosti vrtulníku bylo vydáno dne 22. prosince 2026 nebo po tomto datu, nebo

2) první individuální osvědčení letové způsobilosti vrtulníku bylo vydáno přede dnem 22. prosince 2026 a;

i) pokud členský stát po dovozu vrtulníku z nečlenského státu vydal individuální osvědčení letové způsobilosti dne 22. prosince 2024 nebo po tomto datu, nebo

ii) pokud:

A) vrtulník byl navržen pro šest nebo více osob a je provozován dne 22. prosince 2031 nebo po tomto datu, nebo

B) vrtulník byl navržen pro pět osob nebo méně a je provozován dne 22. prosince 2039 nebo po tomto datu;

b) typové osvědčení vrtulníku bylo vydáno přede dnem 2. října 1994 a:

1) první individuální osvědčení letové způsobilosti vrtulníku bylo vydáno dne 22. prosince 2026 nebo po tomto datu, nebo

2) první individuální osvědčení letové způsobilosti vrtulníku bylo vydáno přede dnem 22. prosince 2026 a pokud členský stát vydal po dovozu vrtulníku z nečlenského státu jakékoli individuální osvědčení letové způsobilosti vrtulníku dne 22. prosince 2024 nebo po tomto datu.

▼**M5**

Dodatek 1

Seznam modelů letounů nepodléhajících určitým ustanovením přílohy I (části 26)

Tabulka A.1

Držitel typového osvědčení	Typ	Modely	Výrobní číslo přidělené výrobcem	Ustanovení přílohy I (část 26), která se NEPOUŽIJÍ
Boeing Company	707	Vše		26.301 až 26.334
Boeing Company	720	Vše		26.301 až 26.334
Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Vše	26.301 až 26.334
Boeing Company	DC-8	Vše		26.301 až 26.334
Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9 A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Vše	26.301 až 26.334
Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Vše	26.301 až 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Vše	26.301 až 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Vše	26.301 až 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Vše	26.301 až 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159 A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Vše	26.301 až 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Vše	26.301 až 26.334

▼**M5**

Držitel typového osvědčení	Typ	Modely	Výrobní číslo přidělené výrobcem	Ustanovení přílohy I (část 26), která se NEPOUŽIJÍ
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24 A, 24B, 24B-A, 24D,24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Vše	26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Vše		26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Vše		26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Vše	26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Vše		26.301 až 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Vše		26.301 až 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Vše	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Vše	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Vše		26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Vše	26.301 až 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Vše	26.301 až 26.334
AIRBUS	řada A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 a 10360	26.60
AIRBUS	řada A321	A321-271NX	10257, 10371 a 10391	26.60
AIRBUS	řada A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 a 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	řada ATR 72	ATR72-212 A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M5**

Držitel typového osvědčení	Typ	Modely	Výrobní číslo přidělené výrobcem	Ustanovení přílohy I (část 26), která se NEPOUŽIJÍ
Boeing Company	řada 737	737-8 a 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	řada Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Vše	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	řada Gulfstream G100	řada Gulfstream G150	Vše	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	řada Gulfstream G200	Gulfstream 200/ Galaxy	Vše	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	Vše	Vše	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/ 35/55/60	55, 55B, 55C	Vše	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 60	Vše	Vše	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	řada 650	650	Vše	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	řada Cessna 500/550/ S550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Vše	26.157

▼**M5**

Držitel typového osvědčení	Typ	Modely	Výrobní číslo přidělené výrobcem	Ustanovení přílohy I (část 26), která se NEPOUŽIJÍ
TEXTRON AVIATION INC.	řada Hawker	řada BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Vše	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	řada CESSNA 750 (Citation X)	750	Vše	26.157

▼B

PŘÍLOHA II

V příloze III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012, v článku ORO.AOC.100 se písm. c) podbod 1) nahrazuje tímto:

„1) splňují veškeré požadavky přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008, této přílohy (část ORO), přílohy IV (část CAT) a přílohy V (část SPA) tohoto nařízení a přílohy I (část 26) nařízení (EU) 2015/640 (*).

(*) Nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015 o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012 (Úř. věst. L 106, 24.4.2015, s. 18).“