Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai prieinami naudojantis šiame dokumente pateikiamomis nuorodomis

►B

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2015/640

2015 m. balandžio 23 d.

dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

(OL L 106, 2015 4 24, p. 18)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►M1	2019 m. sausio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/133	L 25	14	2019 1 29
►M2	2020 m. rugpjūčio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/1159	L 257	14	2020 8 6
►M3	2021 m. sausio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/97	L 31	208	2021 1 29
►M4	2022 m. liepos 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1254	L 191	47	2022 7 20
►M5	2024 m. lapkričio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/2954	L 2954	1	2024 12 2

▼B

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2015/640

2015 m. balandžio 23 d.

dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

▼M2

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiame reglamente nustatomos papildomos bendros tinkamumo skraidyti specifikacijos, susijusios su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti ir orlaivių saugos patobulinimais.

▼M5

2. Šis reglamentas taikomas:

a) naudotojams, kurių:

i) orlaivis registruotas valstybėje narėje, nebent valstybė narė savo įpareigojimus pagal Čikagos konvenciją perdavė trečiajai valstybei ir orlaivį naudoja trečiosios valstybės orlaivio naudotojas, ir tokiu mastu, kokiu tokie įpareigojimai yra perduoti;

ii) orlaivis registruotas trečiojoje valstybėje ir jį naudoja teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, įsisteigęs, gyvenamąją vietą arba pagrindinę verslo vietą turintis orlaivio naudotojas;

b) tipo pažymėjimo, riboto galiojimo tipo pažymėjimo, papildomo tipo pažymėjimo, projekto pakeitimo patvirtinimo arba remonto projekto patvirtinimo, kuriuos Agentūra išdavė pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 ([1]) arba kurie laikomi išduotais pagal to reglamento 3 straipsnį, turėtojams;

c) prašymo išduoti didelio lėktuvo tipo pažymėjimą arba riboto galiojimo tipo pažymėjimą, pateikto iki 2019 m. sausio 1 d., teikėjams, kuriems pažymėjimas išduotas po 2020 m. rugpjūčio 26 d., kai tai nurodyta I priede (26 dalyje).

▼B

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente:

a) didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) – skrydžių vykdymo vadove nurodytas didžiausias eksploatavimo tikslais nustatytas keleivių krėslų, neįskaitant įgulos sėdynių, skaičius atskirame orlaivyje;

([1]) 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės (OL L 224, 2012 8 21, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

b) didelis lėktuvas – lėktuvas, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos didelių lėktuvų sertifikavimo specifikacijos „CS-25“ arba joms lygiavertės specifikacijos;

ba) mažas lėktuvas – lėktuvas, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos įprastos kategorijos lėktuvų sertifikavimo specifikacijos „CS-23“ arba joms lygiavertės specifikacijos;

c) didelis sraigtasparnis – sraigtasparnis, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos didelių sukasparnių sertifikavimo specifikacijos „CS-29“ arba joms lygiavertės specifikacijos;

ca) mažas sraigtasparnis – sraigtasparnis, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos mažų sukasparnių sertifikavimo specifikacijos CS-27 arba joms lygiavertės specifikacijos;

▼M4

cb) mažas A kategorijos sraigtasparnis – mažas sraigtasparnis, kuriam būdingos visos Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I priedo 17 punkte apibrėžtos A kategorijos savybės ir į kurio sertifikavimo pagrindą įtrauktos papildomos specifikacijos, nustatytos didelių sukasparnių sertifikavimo specifikacijose (CS-29), kurios taikomos pagal C priedėlyje pateiktą nuorodą į CS-27, arba lygiavertės specifikacijos;

cc) pagrįstos jūros sąlygos – jūros sąlygos, kurias prašymo teikėjas pasirinko tipo pažymėjimui arba papildomam tipo pažymėjimui gauti ir kuriomis sukasparnio atsparumas apvirtimui buvo įrodytas ir vėliau sertifikuotas pagal priverstinio tūpimo ant vandens arba avarinio plūduriavimo nuostatas;

▼M1

d) mažavietis lėktuvas – lėktuvas, kurio didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija neviršija:

(1) 19 krėslų arba

(2) lėktuvo, kurio tipas patvirtintas, trečdalio didžiausio keleivių krėslų skaičiaus, nurodyto lėktuvo tipo pažymėjimo duomenų lape, su sąlyga, kad tenkinamos abi šios sąlygos:

a) bendras keleivių krėslų, patvirtintų kaip tinkamų sėdėti lėktuvui riedant, kylant arba tupiant, skaičius viename denyje neviršija 100;

b) didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija riedėjimo, kilimo arba tūpimo metu bet kurioje atskiroje zonoje tarp avarinių išėjimų porų (arba bet kurioje aklinoje zonoje) neviršija trečdalio bendro leidžiamo keleivių krėslų skaičiaus, tenkančio su ta zona besiribojančių avarinių išėjimų poroms (remiamasi taikomame lėktuvo sertifikavimo pagrinde nustatytu leidžiamu keleivių krėslų skaičiumi kiekvienai avarinių išėjimų porai). Siekiant nustatyti lėktuvo, kurio avariniai išėjimai nenaudojami, atitiktį šiam zoninio apribojimo reikalavimui laikoma, kad visi avariniai išėjimai savo funkciją atlieka;

▼M2

e) galiojimo riba (LOV) – kalbant apie techninius duomenis, kuriais grindžiama konstrukcijų techninės priežiūros programa, – laikotarpis, nurodomas kaip visas sukauptas skrydžio ciklų ir (arba) skrydžio valandų skaičius, kurį, kaip įrodyta, lėktuve neatsiras didelių pažeidimų dėl nuovargio;

f) tinkamumo skraidyti apribojimo skirsnis (ALS) – skirsnis nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti instrukcijoje, kurio reikalaujama pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedo (21 dalies) 21.A.61, 21.A.107 ir 21.A.120A dalis ir kuriame nurodyti tinkamumo skraidyti apribojimai: nustatomas kiekvieno privalomojo pakeitimo laikas, tikrinimo intervalas ir atitinkama tikrinimo procedūra;

▼M5

g) korozijos prevencijos ir kontrolės programa (CPCP) – dokumentas, kuriame išdėstytas sisteminis požiūris, kaip užkirsti kelią lėktuvo pagrindinės konstrukcijos korozijai ir ją kontroliuoti: jame pateiktos pagrindinės su korozija susijusios užduotys, įskaitant patikrinimus, sritys, kuriose tos užduotys atliekamos, nustatyti korozijos lygiai ir atitikties užtikrinimo laikas (įgyvendinimo ribinės vertės ir kartojimo intervalai);

▼M2

h) didelis pažeidimas dėl nuovargio (WFD) – įtrūkimų, dėl kurių dydžio ir skaičiaus konstrukcija nebeatitiks saugą užtikrinančio atsparumo arba liekamojo atsparumo, kuriais remiantis ta konstrukcija buvo sertifikuota, buvimas keliose lėktuvo konstrukcijos vietose tuo pačiu metu;

▼M5

i) bazinė konstrukcija – konstrukcija, suprojektuota remiantis to lėktuvo modelio tipo pažymėjimu arba riboto galiojimo tipo pažymėjimu (t. y. pristatyto lėktuvo modelio konfigūracija);

j) kritiška nuovargiui bazinė konstrukcija (FCBS) – bazinė lėktuvo konstrukcija, kurią tipo pažymėjimo arba riboto galiojimo tipo pažymėjimo turėtojas priskiria prie kritiškų nuovargiui konstrukcijų;

▼M2

k) kritiška nuovargiui modifikuota konstrukcija (FCMS) – kritiška nuovargiui lėktuvo konstrukcija, panaudota arba paveikta atlikus tipo projekto pakeitimą, kuri dar nėra nurodyta kaip kritiška nuovargiui bazinė konstrukcija;

l) atsparumo pažeidimams vertinimas (DTE) – procesas, kurį vykdant nustatomi techninės priežiūros veiksmai, būtini siekiant aptikti įtrūkimus dėl nuovargio, dėl kurių galėtų įvykti pražūtingas gedimas, arba tokių įtrūkimų išvengti. Kai DTE taikomas remontui ir pakeitimams, jis apima remonto arba pakeitimo vertinimą ir jo paveiktos kritiškos nuovargiui konstrukcijos vertinimą;

▼M5

m) atsparumo pažeidimams patikra (DTI) – pagal tipo pažymėjimo, riboto galiojimo tipo pažymėjimo, papildomo tipo pažymėjimo arba išduoto esminio pakeitimo patvirtinimo turėtojo, atlikusio atsparumo pažeidimams vertinimą, parengtą dokumentuotą reikalavimą atliekama, kaip nustatyta I priede (26 dalyje), patikra ar kitas techninės priežiūros veiksmas, kurie būtini remiantis atsparumo pažeidimams vertinimu ir kurie apima tikrintinas sritis, tikrinimo būdą, tikrinimo procedūras (įskaitant nuoseklius tikrinimo etapus bei patvirtinimo ir atmetimo kriterijus), tikrinimo ribą ir visus su tomis patikromis susijusius kartojimo intervalus ir, kai tinkama, nustatytus techninės priežiūros veiksmus, kaip antai pakeitimą, remontą ar modifikavimą;

n) remonto vertinimo gairės (REG) – tipo pažymėjimo arba riboto galiojimo tipo pažymėjimo turėtojo pagal I priedo (26 dalies) 26.309 dalį nustatytas procesas ir įgyvendinimo tvarkaraštis, kurių laikantis vykdomos apžiūros, susijusios su remontu, darančiu poveikį kritiškai nuovargiui konstrukcijai, siekiant užtikrinti, kad atliekant atitinkamą remontą būtų visada išlaikomas konstrukcinis vientisumas;

▼M2

o) kritiška nuovargiui konstrukcija (FCS) – lėktuvo konstrukcija, jautri įtrūkimams dėl nuovargio, dėl kurių galėtų įvykti pražūtingas lėktuvo gedimas.

▼M5

_____

▼B

4 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimas

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento II priedą, kad minėtame reglamente būtų pateikta nuoroda į šį reglamentą.

5 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Orlaiviai, kurių atitiktį Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) 1998 m. liepos 13 d. paskelbtiems JAR-26 „Papildomiems su skrydžiais susijusiems tinkamumo skraidyti reikalavimams“ (toliau – JAR-26 reikalavimai), iš dalies pakeistiems 2005 m. gruodžio 1 d. Pakeitimu Nr. 3, vežėjai savo kompetentingai institucijai įrodė iki 6 straipsnyje nurodytų taikymo pradžios datų, laikomi atitinkančiais lygiavertes šio reglamento I priede pateiktas specifikacijas.

Orlaivis, kurio atitiktis JAR-26 reikalavimams, lygiaverčiams šio reglamento I priedo 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 punktuose pateiktoms specifikacijoms, įrodyta pagal pirmą pastraipą, vėliau nėra keičiamas taip, kad būtų padarytas poveikis jo atitikčiai atitinkamiems JAR-26 reikalavimams.

▼B

6 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2015 m. gegužės 14 d.

Tačiau I priedo 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 ir 26.250 punktai taikomi nuo 2017 m. gegužės 14 d..

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼M2

I PRIEDAS

26 DALIS

PAPILDOMOS SU SKRYDŽIAIS SUSIJUSIOS TINKAMUMO SKRAIDYTI SPECIFIKACIJOS

▼M5

TURINYS

A SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS

26.10. Kompetentinga institucija

26.20. Laikinai neveikianti įranga

26.30. Atitikties įrodymas

B SKYRIUS. LĖKTUVAI

26.50. Krėslai, miegamosios vietos, saugos diržai ir juostos

26.60. Avarinis tūpimas. Dinamiškos sąlygos

26.100. Avarinių išėjimų vieta

26.105. Prieiga prie avarinių išėjimų

26.110. Avarinių išėjimų žymėjimas

26.120. Avarinis vidaus apšvietimas ir avarinio apšvietimo naudojimas

26.150. Kabinų vidus

26.155. Krovinių skyriaus vidinių dangų degumas

26.156. Šilumos ar garso izoliavimo medžiagos

26.157. D klasės skyrių pertvarkymas

26.160. Apsauga nuo gaisro tualetuose

26.170. Gesintuvai

26.175. Apsauga nuo gaisro krovinių skyriuje

26.200. Važiuoklės akustinis įspėjimas

26.201. Padangų pripūtimo slėgis

26.205. Informavimo ir įspėjimo apie išriedėjimą iš kilimo ir tūpimo tako sistemos

26.250. Skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemos. Vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumas

26.300. Nepertraukiamo senstančių lėktuvų konstrukcijų vientisumo užtikrinimo programa. Bendrieji reikalavimai

26.301. (R)TC turėtojų atitikties užtikrinimo planas

26.302. Nuovargio ir atsparumo pažeidimams vertinimas

26.303. Galiojimo riba

26.304. Korozijos prevencijos ir kontrolės programa

26.305. Nepertraukiamo konstrukcijos vientisumo užtikrinimo programos tinkamumas

▼M5

26.306. Kritiška nuovargiui bazinė konstrukcija

26.307. Esamų kritiškos nuovargiui konstrukcijos pakeitimų atsparumo pažeidimams duomenys

26.308. Esamo kritiškos nuovargiui konstrukcijos remonto atsparumo pažeidimams duomenys

26.309. Remonto vertinimo gairės

26.330. Esamų papildomų tipo pažymėjimų (STC), kitų esamų esminių pakeitimų ir esamo remonto, dėl kurio daromas poveikis tiems STC arba pakeitimams, atsparumo pažeidimams duomenys

26.331. STC turėtojų atitikties užtikrinimo planas

26.332. Pakeitimų, darančių poveikį kritiškai nuovargiui konstrukcijai, identifikavimas

26.333. 2003 m. rugsėjo 1 d. arba vėliau patvirtintų STC ir su tais STC susijusio remonto atsparumo pažeidimams duomenys

26.334. STC atsparumo pažeidimams duomenys bei kiti esami esminiai pakeitimai ir remontas, darantys poveikį tiems STC arba pakeitimams, patvirtintiems iki 2003 m. rugsėjo 1 d.

26.370. Techninės priežiūros programa

C SKYRIUS. SRAIGTASPARNIAI

26.400. Gesintuvai

26.405. Apsauga nuo gaisro krovinių skyriuje

26.410. Po vandeniu naudojami avariniai valdymo įtaisai

26.415. Povandeninių avarinių išėjimų vieta

26.420. Skrydžio virš vandens avarinė įranga

26.425. Pagrįstų jūros sąlygų nurodymas

26.430. Avarinės plūduriavimo sistemos atsparumas pažeidimui

26.431. Avarinių plūduriavimo sistemų konstrukcijos tvirtumo nustatymas

26.435. Avarinės plūduriavimo sistemos automatinis išskleidimas

26.440. Degalų sistemos atsparumas smūgiui

1 priedėlis. Lėktuvų modelių, kuriems netaikomos tam tikros I priedo (26 dalies) nuostatos, sąrašas

▼B

A SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

▼M5

26.10. Kompetentinga institucija

a) Taikant šį priedą kompetentinga institucija, kuriai orlaivio naudotojas turi įrodyti, kad jo orlaiviai, kurių projektas jau buvo sertifikuotas, atitinka šio priedo reikalavimus, yra už naudotojo priežiūrą atsakinga kompetentinga institucija arba agentūra, jei atsakomybė už naudotojo priežiūrą agentūrai paskirta pagal Reglamento (ES) 2018/1139 64 arba 65 straipsnį.

▼M5

b) Taikant šį priedą kompetentinga institucija, kuriai tipo pažymėjimų (TC), riboto galiojimo TC, papildomo tipo pažymėjimo (STC), projekto pakeitimo patvirtinimo arba remonto projekto patvirtinimo turėtojai turi įrodyti atitiktį šio priedo reikalavimams, yra agentūra.

▼B

26.20. Laikinai neveikianti įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia kuris nors pagal šią dalį reikalaujamas orlaivio prietaisas, įrangos elementas ar funkcija (arba jų trūksta), išskyrus atvejus, kai jų nereikalaujama ORO.MLR.105 dalyje apibrėžtame vežėjo minimalios įrangos sąraše ir tai patvirtino kompetentinga institucija.

▼M5

26.30. Atitikties įrodymas

a) Agentūra pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 3 dalį skelbia sertifikavimo specifikacijas kaip standartines atitikties šiam priedui įrodymo priemones. Sertifikavimo specifikacijos turi būti pakankamai išsamios ir tikslios, kad būtų aišku, kokiomis sąlygomis galima įrodyti atitiktį šio priedo reikalavimams.

b) Orlaivių naudotojai ir TC, riboto galiojimo TC, STC, projekto pakeitimo patvirtinimo arba remonto projekto patvirtinimo turėtojai atitiktį šio priedo reikalavimams gali įrodyti laikydamiesi bet kurio iš šių dalykų:

i) agentūros pagal a punktą paskelbtų specifikacijų arba jos pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedo (21 dalies) 21.B.70 dalį paskelbtų lygiaverčių sertifikavimo specifikacijų;

ii) techninių standartų, kuriais užtikrinamas saugos lygis yra lygiavertis tam, koks užtikrinamas į tas sertifikavimo specifikacijas įtrauktais techniniais standartais.

c) TC, riboto galiojimo TC, STC, projekto pakeitimo patvirtinimo arba remonto projekto patvirtinimo turėtojai užtikrina galimybę gauti visus nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti nurodymų (ICA) pakeitimus, parengtus siekiant užtikrinti atitiktį šiam priedui, visiems žinomiems paveiktų orlaivių naudotojams ir to paprašiusiam kiekvienam kitam tų nurodymų laikytis privalančiam asmeniui, įskaitant už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymą atsakingas organizacijas. Taikant šį reglamentą į ICA įtraukiamos ir atsparumo pažeidimams patikros (DTI), remonto vertinimo gairės (REG), bazinė korozijos prevencijos ir kontrolės programa (CPCP) ir kritiškų nuovargiui konstrukcijų (FCS) bei tinkamumo skraidyti apribojimo skirsnių (ALS) sąrašas.

B SKYRIUS. LĖKTUVAI

▼B

26.50. Krėslai, miegamosios vietos, saugos diržai ir juostos

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, naudojantys vežėjai užtikrina, kad kiekvienas skrydžio įgulos arba keleivių salono įgulos nario krėslas ir jame įrengta fiksavimo sistema būtų sukonfigūruoti taip, kad avarinio tūpimo metu būtų užtikrintas optimalus apsaugos lygis, o krėsle sėdintis asmuo galėtų atlikti reikiamas funkcijas ir jam būtų lengva skubiai palikti krėslą.

▼M3

26.60. Avarinis tūpimas. Dinamiškos sąlygos

Komerciniam keleiviniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2021 m. vasario 26 d. arba vėliau, naudojantys vežėjai įrodo, kad kiekvieno tipo krėslas, patvirtintas kaip tinkamas sėdėti lėktuvui riedant, kylant arba tupiant, yra suprojektuotas taip, kad krėsle sėdintis žmogus būtų apsaugotas nuo avarinio tūpimo sąlygomis atsirandančio apkrovos poveikio. Įrodoma vienu iš šių būdų:

a) sėkmingais dinaminiais bandymais;

b) panašaus tipo projekto krėslo dinaminiais bandymais pagrįsta racionalia analize, kuria patvirtinama lygiavertė sauga.

Pirmoje pastraipoje nustatytas įpareigojimas netaikomas šiems krėslams:

a) pilotų kabinos įgulos krėslams;

b) krėslams mažaviečiuose lėktuvuose, kurie naudojami tik nereguliariems užsakomiesiems komerciniams skrydžiams;

c) krėslams 1 priedėlio A.1 lentelėje nurodytų modelių lėktuvuose, kurių gamintojo serijos numeris nurodytas toje lentelėje.

▼M5

26.100. Avarinių išėjimų vieta

Naudotojai, didelius lėktuvus (išskyrus didelius lėktuvus, kurių avarinių išėjimų konfigūracija įdiegta ir patvirtinta iki 1999 m. balandžio 1 d.), kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija viršija 19 vietų ir kuriuose yra vienas arba daugiau nenaudojamų avarinių išėjimų, naudojantys komerciniam oro transportui, užtikrina tokį (tokius) atstumą (-us) tarp likusių išėjimų, kad evakuacija būtų veiksminga.

▼B

26.105. Prieiga prie avarinių išėjimų

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai pasirūpina priemonėmis, kurios avarinės evakuacijos atveju kiekvienam keleiviui padėtų skubiai ir lengvai nusigauti iš savo krėslo iki kurio nors avarinio išėjimo.

26.110. Avarinių išėjimų žymėjimas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

a) turi būti numatyta priemonių, dėl kurių keleivių salone esantiems asmenims būtų lengviau nustatyti, kur yra avariniai išėjimai, iki jų nusigauti ir jais naudotis iš anksto numatytomis sąlygomis keleivių salone avarinės evakuacijos atveju;

b) turi būti numatyta priemonių, dėl kurių lėktuvo išorėje esantiems darbuotojams avarinės evakuacijos atveju būtų lengviau nustatyti, kur yra avariniai išėjimai, ir jais naudotis.

26.120. Avarinis vidaus apšvietimas ir avarinio apšvietimo naudojimas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai pasirūpina priemonėmis, kurios padėtų užtikrinti, kad būtų įrengti apšviesti išėjimo ženklai, bendrasis keleivių salono ir išėjimo vietų apšvietimas bei žemutinis išėjimo tako apšvietimas, taip sudarant sąlygas lengviau nustatyti išėjimų vietas, o keleiviams nusigauti prie šių išėjimų avarinės evakuacijos atveju.

▼B

26.150. Kabinų vidus

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

a) visų įgulos kabinose arba keleivių salonuose naudojamų medžiagų ir įrangos degumo charakteristikos turi būti suderinamos su gaisro skrydžio metu poveikio mažinimu ir išgyvenimo sąlygų išlaikymu kabinoje tokį laikotarpį, kurio reikia orlaiviui evakuoti;

b) draudimas rūkyti nurodomas informacinėse lentelėse;

c) šiukšlinės yra tokios, kad jų viduje kilusi ugnis neišplistų; ant tokių šiukšlinių turi būti pažymėta, kad į jas draudžiama mesti rūkalus.

26.155. Krovinių skyriaus vidinių dangų degumas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas vėliau kaip 1958 m. sausio 1 d., naudojantys vežėjai užtikrina, kad C arba D klasės krovinių skyrių vidinės dangos būtų pagamintos iš medžiagų, kurios padeda veiksmingai išvengti, kad dėl krovinių skyriuje kilusio gaisro nekiltų pavojus orlaiviui arba jame esantiems asmenims.

▼M5

26.156. Šilumos ar garso izoliavimo medžiagos

Naudotojai, kurie didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, naudoja komerciniam oro transportui, užtikrina, kad:

a) jei dideliuose lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 2021 m. vasario 18 d., senos šilumos arba garso izoliavimo medžiagos pakeičiamos naujomis 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau, toms naujoms medžiagoms būtų būdingas toks atsparumas liepsnos plitimui, dėl kurio būtų užkirstas kelias liepsnos plitimui lėktuve arba sumažinta tokia rizika;

b) dideliuose lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas yra išduotas 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau, šilumos ir garso izoliavimo medžiagoms būtų būdingas toks atsparumas liepsnos plitimui, dėl kurio būtų užkirstas kelias liepsnos plitimui lėktuve arba sumažinta tokia rizika;

c) dideliuose lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau ir kuriuose keleivių vietų skaičius yra ne mažesnis kaip 20, apatinę lėktuvo pusę izoliuojančioms šilumos ir garso izoliavimo medžiagoms (įskaitant medžiagų tvirtinimo prie lėktuvo liemens priemones) būtų būdingas toks atsparumas liepsnos skverbimuisi, dėl kurio po avarijos būtų užkirstas kelias liepsnos skverbimuisi į lėktuvą arba sumažinta tokia rizika, o kabinoje būtų užtikrintos išgyvenimo sąlygos tiek laiko, kiek reikia lėktuvui evakuoti.

26.157. D klasės skyrių pertvarkymas

Naudotojai, kurie didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, naudoja komerciniam oro transportui, užtikrina, kad:

a) kiekvienas didelių lėktuvų, kuriais skraidinami keleiviai, D klasės krovinių arba bagažo skyrius, nepriklausomai nuo jo tūrio, atitiktų C klasės skyriaus sertifikavimo specifikacijas;

▼M5

b) kiekvienas didelių lėktuvų, kuriais skraidinami tik kroviniai, D klasės krovinių skyrius, nepriklausomai nuo jo tūrio, atitiktų C arba E klasės skyriaus sertifikavimo specifikacijas.

Šis punktas netaikomas lėktuvų, kurių modeliai išvardyti šio priedo 1 priedėlio A.1 lentelėje, naudotojams.

▼B

26.160. Apsauga nuo gaisro tualetuose

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija viršija 19 vietų, naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

tualetuose turi būti įrengta:

a) dūmų aptikimo priemonės;

b) savaiminio liepsnos užgesinimo kiekvienoje šiukšlinėje priemonės.

▼M1

26.170. Gesintuvai

Didelius lėktuvus naudojantys vežėjai užtikrina, kad halonas kaip gesinamoji medžiaga nebūtų naudojamas šiuose gesintuvuose:

a) didelių lėktuvų, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2020 m. vasario 18 d. arba vėliau, tualetuose prie kiekvienos atliekų talpyklos, skirtos rankšluosčiams, popieriui ar atliekoms, įmontuotuose gesintuvuose;

b) dideliuose lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2019 m. gegužės 18 d. arba vėliau, naudojamuose nešiojamuosiuose gesintuvuose.

▼M5

26.175. Apsauga nuo gaisro krovinių skyriuje

a) Didelių lėktuvų, taip pat mažų lėktuvų, kurių didžiausia kilimo masė (MTOW) yra didesnė kaip 5 700 kg (12 500 svarų), kurių individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas 2025 m. sausio 1 d. arba vėliau:

— TC ar riboto galiojimo TC arba

— papildomo tipo pažymėjimo arba projekto pakeitimo patvirtinimų, jei pakeitimas susijęs su lėktuvo krovinių skyriaus apsaugos nuo gaisro galimybėmis, turėtojai

užtikrina galimybę gauti informaciją apie lėktuvo konstrukcijos charakteristikas, susijusias su krovinių skyriaus apsaugos nuo gaisro galimybėmis, visiems žinomiems tokių lėktuvų naudotojams.

b) Mažų lėktuvų, kurių didžiausia kilimo masė (MTOW) ne didesnė kaip 5 700 kg (12 500 svarų), kuriuose įrengtas bent vienas nuo pilotų kabinos atskirtas krovinių skyrius ir kurių individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2025 m. sausio 1 d. arba vėliau:

— TC ar riboto galiojimo TC arba

▼M5

— papildomo tipo pažymėjimo arba projekto pakeitimo patvirtinimų, jei pakeitimas susijęs su lėktuvo krovinių skyriaus apsaugos nuo gaisro galimybėmis, turėtojai

užtikrina galimybę gauti visų nuo pilotų kabinos atskirtų krovinių skyrių informaciją apie lėktuvo konstrukcijos charakteristikas, susijusias su krovinių skyriaus apsaugos nuo gaisro galimybėmis, visiems žinomiems tokių lėktuvų naudotojams.

c) Pagal a ir b punktus pateikiama informacija turi būti pakankamai išsami, kad padėtų naudotojams atlikti pavojingųjų krovinių vežimo krovinių skyriuje rizikos vertinimą.

Ši informacija turi būti atitinkamuose naudotojams prieinamuose lėktuvo dokumentuose ir turi būti lengvai atpažįstama už rizikos vertinimo atlikimą atsakingiems naudotojų darbuotojams.

d) Galimybę gauti informaciją pagal a arba b punktą užtikrinti įpareigotas projekto patvirtinimo turėtojas taip pat užtikrina galimybę šios informacijos pakeitimus gauti visiems žinomiems lėktuvų, kuriems pakeitimas turi įtakos, naudotojams.

▼B

26.200. Važiuoklės akustinis įspėjimas

Didelius lėktuvus komerciniam oro transportui naudojantys vežėjai užtikrina, kad, siekiant labai sumažinti tūpimo, kai važiuoklė netyčia įtraukta, tikimybę, būtų įrengtas tinkamas važiuoklės akustinio įspėjimo prietaisas.

▼M4

26.201. Padangų pripūtimo slėgis

Didelių lėktuvų naudotojai kuo labiau sumažina riziką, kad naudojamo lėktuvo padangose bus mažesnis nei mažiausias leidžiamasis pripūtimo slėgis.

▼M2

26.205. Informavimo ir įspėjimo apie išriedėjimą iš kilimo ir tūpimo tako sistemos

▼M5

a) Naudotojai, kurie didelius lėktuvus naudoja komerciniam oro transportui, užtikrina, kad kiekviename dideliame lėktuve, kurio pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas 2026 m. liepos 1 d. arba vėliau, būtų įrengta informavimo ir įspėjimo apie išriedėjimą iš kilimo ir tūpimo tako sistema.

▼M2

b) Ši sistema turi būti suprojektuota taip, kad skrydžio įgulai teiktų įspėjimą ore ir ant žemės, kai yra rizika, kad lėktuvas negalės sustoti turimoje atkarpoje iki kilimo ir tūpimo tako pabaigos, ir taip būtų galima sumažinti išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako jo pabaigoje riziką tupiant.

▼B

26.250. Skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemos. Vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumas

Didelius lėktuvus komerciniam oro transportui naudojantys vežėjai užtikrina, kad skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemose (jei jos įrengtos) būtų numatytos atsarginės atidarymo priemonės, kad vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumo atveju keleivių salono įgulos nariai galėtų lengviau patekti į skrydžio įgulos kabiną.

▼M5

26.300. Nepertraukiamo senstančių lėktuvų konstrukcijų vientisumo užtikrinimo programa. Bendrieji reikalavimai

a) Didelio lėktuvo, kuris sertifikuotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kurio TC išdavimo prašymas buvo pateiktas iki 2019 m. sausio 1 d., TC arba riboto galiojimo TC turėtojas nustato nepertraukiamo senstančių lėktuvų konstrukcijų vientisumo užtikrinimo programą, atitinkančią 26.301–26.309 dalių reikalavimus.

b) A punktas netaikomas didelio lėktuvo modeliui, kurio TC išduotas iki 2021 m. vasario 26 d. ir kuris atitinka bet kurią iš šių sąlygų:

i) jis yra nurodytas šio priedo 1 priedėlio A.1 lentelėje;

ii) jis nebenaudojamas po 2021 m. vasario 26 d.;

iii) jis nėra sertifikuotas vykdyti civilinės aviacijos skrydžius su kroviniu arba keleiviais;

iv) jo riboto galiojimo TC yra išduotas iki 2021 m. vasario 26 d. pagal atsparumo pažeidimams reikalavimus su sąlyga, kad jis nenaudojamas viršijant 75 % jo projektinio eksploatavimo tikslo ir daugiausia naudojamas patvirtinimo turėtojo kaip pagalbinė gamybos veiklos priemonė;

v) jis yra sertifikuotas riboto galiojimo TC ir suprojektuotas visų pirma gaisrams gesinti.

B punkto ii–v papunkčiuose numatytos išimtys taikomos tik po to, kai TC arba riboto galiojimo TC turėtojas iki 2021 m. gegužės 27 d. pateikė agentūrai tvirtinti sąrašą, kuriame nurodo lėktuvų tipą ir modelius, variantus arba serijos numerius kartu su pagrindžiamąja informacija, kodėl lėktuvas buvo įtrauktas į sąrašą.

c) Didelio lėktuvo modeliui, kurio pirmasis tipo pažymėjimas išduotas iki 2021 m. vasario 26 d. ir kurio esamas pakeitimas arba remontas nėra ir nebus atliktas jokiame lėktuve, naudojamame 2022 m. vasario 26 d. arba vėliau, 26.307 dalies a punkto ii ir iii papunkčiai ir 26.308 dalies a punkto ii papunktis netaikomi, jei iki 2022 m. vasario 26 d. TC arba riboto galiojimo TC turėtojas pateikia agentūrai tvirtinti visų pakeitimų ir remonto darbų sąrašą.

▼M2

26.301. (R)TC turėtojų atitikties užtikrinimo planas

a) ►M5 Didelio lėktuvo, kuris sertifikuotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kurio TC išdavimo prašymas buvo pateiktas iki 2019 m. sausio 1 d., TC arba riboto galiojimo TC turėtojas: ◄

i) nustato nepertraukiamo konstrukcijos vientisumo atitikties užtikrinimo planą ir jame aprašo, kaip numato įrodyti atitiktį 26.302–26.309 dalyse išdėstytiems reikalavimams;

ii) pateikia i papunktyje nurodytą nepertraukiamo konstrukcijos vientisumo atitikties užtikrinimo planą agentūrai iki 2021 m. gegužės 27 d., kad ši patvirtintų.

b) 1 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytas prašymo išduoti TC arba riboto galiojimo TC teikėjas:

i) nustato nepertraukiamo konstrukcijos vientisumo atitikties užtikrinimo planą ir jame aprašo, kaip numato įrodyti atitiktį 26.303–26.306 dalyse išdėstytiems reikalavimams;

ii) pateikia i papunktyje nurodytą nepertraukiamo konstrukcijos vientisumo atitikties užtikrinimo planą agentūrai iki 2021 m. gegužės 27 d. arba prieš išduodant pažymėjimą, jei tai įvyksta vėliau, kad ši patvirtintų.

26.302. Nuovargio ir atsparumo pažeidimams vertinimas

▼M5

a) Didelio lėktuvo, kuris 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau sertifikuotas skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurio krovumas yra 3 402 kg (7 500 svarų) ar didesnis ir kurio TC išdavimo prašymas buvo pateiktas iki 2019 m. sausio 1 d., TC arba riboto galiojimo TC turėtojas atlieka lėktuvo konstrukcijos nuovargio ir atsparumo pažeidimams vertinimą ir parengia DTI, kuri užtikrintų pražūtingų gedimų dėl nuovargio prevenciją visą lėktuvo eksploatavimo laiką.

▼M2

b) Jei dokumentai, kuriuose aprašoma a punkte nurodyta DTI, dar nėra patvirtinti agentūros pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį), TC arba riboto galiojimo TC turėtojas tuos dokumentus pateikia agentūrai iki 2023 m. vasario 26 d., kad ši patvirtintų.

▼M5

26.303. Galiojimo riba

a) Didelio lėktuvo, kurio sertifikuota MTOW yra didesnė kaip 34 019 kg (75 000 svarų) ir kuris sertifikuotas 1958 m. sausio 1 d. ar vėliau ir kurio TC išdavimo prašymas buvo pateiktas iki 2019 m. sausio 1 d., TC arba riboto galiojimo TC turėtojas:

i) nustato galiojimo ribą (LOV) ir nurodo ją iš dalies pakeistame ALS;

ii) identifikuoja esamus ir naujus techninės priežiūros veiksmus, nuo kurių priklauso LOV, parengia tiems techninės priežiūros veiksmams atlikti būtiną techninės priežiūros informaciją ir pateikia ją agentūrai pagal privalomą su agentūra suderintą grafiką.

▼M5

Lėktuvo konstrukcijos konfigūracijos, kurias reikia įvertinti nustatant LOV, turi apimti visus modelio variantus ir jų išvestinius variantus, patvirtintus pagal TC iki 2021 m. vasario 26 d., ir visus tų lėktuvų konstrukcijos pakeitimus ir pakeistas konstrukcijos konfigūracijų dalis, kurių reikalaujama pagal tinkamumo skraidyti nurodymus, išduotus iki 2021 m. vasario 26 d.

Nukrypstant nuo ii papunkčio, nereikalaujama, kad didelio lėktuvo TC arba riboto galiojimo TC turėtojas parengtų ir pateiktų agentūrai techninės priežiūros informaciją, reikalingą atlikti techninės priežiūros veiksmui, taikomam didelio lėktuvo modeliui, kuris nebebus naudojamas po grafike nustatyto techninės priežiūros veiksmui atlikti reikalingos techninės priežiūros informacijos pateikimo termino. Kad būtų galima pasinaudoti šia išimtimi, TC arba riboto galiojimo TC turėtojas turi informuoti agentūrą ne vėliau kaip to lėktuvo modelio eksploatavimo nutraukimo dieną.

b) TC arba riboto galiojimo TC turėtojas informaciją apie pagal a punktą nustatytą LOV ir tame punkte nurodytą ALS pakeitimą kartu su privalomu grafiku agentūrai patvirtinti pateikia iki šiuose i, ii ir iii papunkčiuose nustatytų terminų:

i) 2022 m. rugpjūčio 26 d. – kritiškos nuovargiui konstrukcijos, į kurios sertifikavimo pagrindą neįtrauktas atsparumo pažeidimams vertinimas;

ii) 2026 m. vasario 26 d. – lėktuvo konstrukcijos, kurios visos apimties nuovargio bandymas vykdomas šio pakeitimų reglamento taikymo pradžios dieną;

iii) 2025 m. vasario 26 d. – visų kitų lėktuvų konstrukcijų.

c) 1 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytas prašymo išduoti didelio lėktuvo, kurio MTOW yra didesnė kaip 34 019 kg (75 000 svarų), TC arba riboto galiojimo TC teikėjas:

i) nustato LOV ir nurodo ją ALS;

ii) identifikuoja esamus ir naujus techninės priežiūros veiksmus, nuo kurių priklauso LOV, parengia tiems techninės priežiūros veiksmams atlikti būtiną techninės priežiūros informaciją ir pateikia ją agentūrai pagal privalomą su agentūra suderintą grafiką.

d) 1 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytas prašymo išduoti TC arba riboto galiojimo TC teikėjas informaciją apie pagal šios dalies c punktą nustatytą LOV ir tame punkte nurodytą ALS kartu su privalomu grafiku pateikia agentūrai patvirtinti:

i) iki prašymo teikėjo plane nurodytos bandymų ir analizių užbaigimo datos, kurią patvirtino agentūra, – bet kokios lėktuvo konstrukcijos, kuriai būtinas naujas visos apimties nuovargio bandymas LOV nustatymui pagrįsti;

ii) iki 2025 m. vasario 26 d. – visų kitų lėktuvų konstrukcijų.

▼M5

26.304. Korozijos prevencijos ir kontrolės programa

a) Didelio lėktuvo, kuris sertifikuotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kurio TC išdavimo prašymas buvo pateiktas iki 2019 m. sausio 1 d., TC arba riboto galiojimo TC turėtojas nustato bazinę korozijos prevencijos ir kontrolės programą (CPCP).

b) Jei a punkte nurodytos bazinės CPCP agentūra dar nėra patvirtinusi pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedo (21 dalies) 21.A.3B dalies c punkto 1 papunktį arba ji nėra nurodyta agentūros patvirtintoje techninės priežiūros peržiūros valdybos ataskaitoje (MRBR), TC arba riboto galiojimo TC turėtojas pateikia CPCP iki 2023 m. vasario 26 d. agentūrai patvirtinti.

c) 1 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytas prašymo išduoti didelio lėktuvo TC arba riboto galiojimo TC teikėjas, prieš gaudamas TC, nustato bazinę CPCP.

26.305. Nepertraukiamo konstrukcijos vientisumo užtikrinimo programos tinkamumas

a) Didelio lėktuvo, kuris sertifikuotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kurio TC išdavimo prašymas buvo pateiktas iki 2019 m. sausio 1 d., TC arba riboto galiojimo TC turėtojas nustato ir įgyvendina procesą, kuris užtikrina, kad nepertraukiamo konstrukcijų vientisumo užtikrinimo programa išliktų aktuali visą lėktuvo eksploatavimo laiką, atsižvelgiant į eksploatavimo patirtį ir vykdomus skrydžius.

b) TC arba riboto galiojimo TC turėtojas a punkte nurodyto proceso aprašymą iki 2023 m. vasario 26 d. pateikia agentūrai patvirtinti. Agentūrai patvirtinus procesą, TC arba riboto galiojimo TC turėtojas jį įgyvendina per 6 mėnesius nuo patvirtinimo.

c) 1 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytas prašymo išduoti didelio lėktuvo TC arba riboto galiojimo TC teikėjas nustato ir įgyvendina procesą, kuris užtikrina, kad nepertraukiamo konstrukcijų vientisumo užtikrinimo programa išliktų aktuali visą lėktuvo eksploatavimo laiką, atsižvelgiant į eksploatavimo patirtį ir vykdomus skrydžius. Proceso aprašymą jis pateikia agentūrai iki 2023 m. vasario 26 d. arba prieš išduodant pažymėjimą, priklausomai nuo to, kuris iš šių terminų vėlesnis, kad ši jį patvirtintų, ir įgyvendina procesą per 6 mėnesius nuo agentūros patvirtinimo.

26.306. Kritiška nuovargiui bazinė konstrukcija

a) Didelio lėktuvo, kuris 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau sertifikuotas skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurio krovumas yra 3 402 kg (7 500 svarų) ar didesnis ir kurio TC išdavimo prašymas buvo pateiktas iki 2019 m. sausio 1 d., TC arba riboto galiojimo TC turėtojas identifikuoja visų į TC arba riboto galiojimo TC įrašytų lėktuvo modelio variantų ir jų išvestinių variantų kritiškas nuovargiui bazines konstrukcijas (FCBS) ir sudaro jų sąrašą.

▼M5

b) TC arba riboto galiojimo TC turėtojas a punkte nurodytą konstrukcijų sąrašą iki 2021 m. rugpjūčio 26 d. pateikia agentūrai patvirtinti.

c) Kai agentūra patvirtina a punkte nurodytą sąrašą, TC arba riboto galiojimo TC turėtojas užtikrina galimybę jį gauti STC arba esminio pakeitimo patvirtinimo turėtojams, privalantiems laikytis 26.330 dalies, ir visiems žinomiems tokių lėktuvų naudotojams, taip pat to sąrašo paprašiusioms už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą atsakingoms organizacijoms, padedančioms naudotojams, privalantiems laikytis 26.370 dalies.

d) 1 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytas prašymo išduoti didelio lėktuvo, kuris turi būti sertifikuotas skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurio krovumas yra 3 402 kg (7 500 svarų) ar didesnis, TC arba riboto galiojimo TC teikėjas identifikuoja visų lėktuvo modelio variantų ir jų išvestinių variantų, įrašytų į TC arba riboto galiojimo TC, FCBS ir sudaro jų sąrašą. Šių konstrukcijų sąrašą iki 2021 m. rugpjūčio 26 d. arba prieš išduodant pažymėjimą, priklausomai nuo to, kuris iš šių terminų vėlesnis, jis pateikia agentūrai patvirtinti.

e) Kai agentūra patvirtina d punkte nurodytą sąrašą, 1 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytas prašymo išduoti TC arba riboto galiojimo TC teikėjas užtikrina galimybę jį gauti visiems žinomiems tokių lėktuvų naudotojams, taip pat to sąrašo paprašiusioms už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą atsakingoms organizacijoms, padedančioms naudotojams, privalantiems laikytis 26.370 dalies.

26.307. Esamų kritiškos nuovargiui konstrukcijos pakeitimų atsparumo pažeidimams duomenys

a) Didelio lėktuvo, kuris sertifikuotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir sertifikuotas skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurio krovumas yra 3 402 kg (7 500 svarų) ar didesnis, TC arba riboto galiojimo TC turėtojas dėl pakeitimų ir kritiškų nuovargiui modifikuotų konstrukcijų, esančių 2021 m. vasario 26 d., privalo:

i) peržiūrėti esamus projekto pakeitimus ir identifikuoti visus pakeitimus, darančius poveikį FCBS, identifikuotoms pagal 26.306 dalį;

ii) identifikuoja visas su kiekvienu pagal i papunktį identifikuotu pakeitimu susijusias FCMS;

iii) atlikti kiekvieno pagal i papunktį identifikuoto pakeitimo atsparumo pažeidimams vertinimą ir nustatyti bei dokumentuoti susijusias DTI.

b) TC arba riboto galiojimo TC turėtojas visų pagal a punkto ii papunktį identifikuotų FCMS sąrašą iki 2022 m. vasario 26 d. pateikia agentūrai patvirtinti.

▼M5

c) TC arba riboto galiojimo TC turėtojas atsparumo pažeidimams duomenis, įskaitant DTI, parengtus per vertinimą, atliktą pagal a punkto iii papunktį, iki 2022 m. rugpjūčio 26 d. pateikia agentūrai patvirtinti.

d) Kai agentūra patvirtina pagal b punktą pateiktą FCMS sąrašą, TC arba riboto galiojimo TC turėtojas užtikrina galimybę tą sąrašą gauti STC arba esminio pakeitimo patvirtinimo turėtojams, privalantiems laikytis 26.330 dalies, ir visiems žinomiems tokių lėktuvų naudotojams, taip pat to sąrašo paprašiusioms už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą atsakingoms organizacijoms, padedančioms naudotojams, privalantiems laikytis 26.370 dalies.

26.308. Esamo kritiškos nuovargiui konstrukcijos remonto atsparumo pažeidimams duomenys

a) Didelio lėktuvo, kuris sertifikuotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir sertifikuotas skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurio krovumas yra 3 402 kg (7 500 svarų) ar didesnis, TC arba riboto galiojimo TC turėtojas dėl paskelbtų padarytų remonto pakeitimų, esančių 2021 m. vasario 26 d., privalo:

i) peržiūrėti remonto duomenis ir identifikuoti kiekvieną duomenyse nurodytą remontą, darantį poveikį FCBS ir FCMS, identifikuotai pagal 26.306 dalies a punktą ir 26.307 dalies a punkto ii papunktį;

ii) atlikti kiekvieno pagal i papunktį identifikuoto remonto atsparumo pažeidimams vertinimą, jei jis nebuvo atliktas anksčiau.

b) TC arba riboto galiojimo TC turėtojas atsparumo pažeidimams duomenis, įskaitant atsparumo pažeidimams patikros (DTI) duomenis, parengtus per vertinimą, atliktą pagal a punkto ii papunktį, iki 2022 m. gegužės 26 d., pateikia agentūrai patvirtinti, nebent tie duomenys pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedo (21 dalies) 21.A.435 dalies b punkto 2 papunktį jau patvirtinti iki 2022 m. rugpjūčio 26 d.

26.309. Remonto vertinimo gairės

a) Didelio lėktuvo, kuris 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau sertifikuotas skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurio krovumas yra 3 402 kg (7 500 svarų) ar didesnis ir kurio TC arba riboto galiojimo TC buvo išduotas iki 2008 m. sausio 11 d., TC arba riboto galiojimo TC turėtojas parengia remonto vertinimo gaires (REG), kuriose nustato:

i) susijusių lėktuvų apžiūrų vykdymo procesą, kuris užtikrina galimybę identifikuoti ir dokumentuoti kiekvieną atliktą remontą, darantį poveikį kritiškoms nuovargiui konstrukcijoms, identifikuotoms pagal 26.306 dalies a punktą ir 26.307 dalies a punkto ii papunktį;

ii) procesą, kuriuo naudotojams ir už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą atsakingoms organizacijoms sudaromos galimybės užsitikrinti pagal i papunktį identifikuoto remonto DTI;

iii) įgyvendinimo tvarkaraštį, kuriame numatyti lėktuvo apžiūrų atlikimo, DTI užsitikrinimo ir įtraukimo į lėktuvo techninės priežiūros programą terminai.

b) TC arba riboto galiojimo TC turėtojas pagal a punktą parengtas REG iki 2023 m. vasario 26 d. pateikia agentūrai patvirtinti.

▼M5

26.330. Esamų papildomų tipo pažymėjimų (STC), kitų esamų esminių pakeitimų ir esamo remonto, dėl kurio daromas poveikis tiems STC arba pakeitimams, atsparumo pažeidimams duomenys

a) Didelio lėktuvo, kuris 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau sertifikuotas skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurio krovumas yra 3 402 kg (7 500 svarų) ar didesnis, STC, išduoto iki 2021 m. vasario 26 d., turėtojas arba esminio pakeitimo, kuris laikomas patvirtintu pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 4 straipsnį, patvirtinimo turėtojas sprendžia tų pakeitimų ir su tais pakeitimais susijusio remonto neigiamo poveikio lėktuvo konstrukcijai klausimus, kad padėtų laikytis 26.370 dalies a punkto ii papunkčio, ir laikosi 26.331–26.334 dalyse nustatytų reikalavimų.

b) A punktas netaikomas esminiams pakeitimams ir remontams didelio lėktuvo modelio, kuris pirmą kartą buvo sertifikuotas iki 2021 m. vasario 26 d., kai tas lėktuvo modelis atitinka bet kurią iš šių sąlygų:

i) jis yra nurodytas šio priedo 1 priedėlio A.1 lentelėje;

ii) jis nebenaudojamas po 2021 m. vasario 26 d.;

iii) jis nėra sertifikuotas vykdyti civilinės aviacijos skrydžius su kroviniu arba keleiviais;

iv) yra išduotas jo riboto galiojimo TC ir jis buvo sertifikuotas pagal atsparumo pažeidimams reikalavimus su sąlyga, kad jis nenaudojamas viršijant 75 % jo projektinio eksploatavimo tikslo ir daugiausia naudojamas riboto galiojimo TC turėtojo kaip pagalbinė gamybos veiklos priemonė;

v) jam išduotas riboto galiojimo TC ir jis suprojektuotas visų pirma gaisrams gesinti.

c) A punktas netaikomas esminiams pakeitimams ir remontams didelio lėktuvo, kuris pirmą kartą buvo sertifikuotas iki 2021 m. vasario 26 d., kai pakeitimai arba remonto darbai nėra ir nebus atlikti jokiame dideliame lėktuve, naudojamame 2022 m. rugpjūčio 26 d. arba vėliau.

d) B punkto ii–v papunkčiuose ir c punkte numatytos išimtys taikomos tik po to, kai pakeitimo patvirtinimo turėtojas iki 2022 m. vasario 26 d. pateikia agentūrai pakeitimų, darančių poveikį FCBS, sąrašą kartu su pagrindžiamąja informacija, kodėl kiekvienas pakeitimas buvo įtrauktas į sąrašą, kad ši jį patvirtintų.

26.331. STC turėtojų atitikties užtikrinimo planas

26.330 dalies a punkte nurodytas patvirtinimo turėtojas:

a) nustato atitikties užtikrinimo planą, kuriame atsižvelgiama į 26.332–26.334 dalių reikalavimus;

b) iki 2021 m. rugpjūčio 25 d. pateikia šios dalies a punkte nurodytą atitikties užtikrinimo planą agentūrai patvirtinti.

▼M5

26.332. Pakeitimų, darančių poveikį kritiškai nuovargiui konstrukcijai, identifikavimas

a) 26.330 dalies a punkte nurodytas patvirtinimo turėtojas:

i) peržiūri pakeitimus ir identifikuoja tuos, kurie daro poveikį FCBS;

ii) identifikuoja visas su kiekvienu pagal i papunktį identifikuotu pakeitimu susijusias FCMS;

iii) identifikuoja paskelbtus remontus, darančius poveikį kiekvienam pagal i papunktį identifikuotam pakeitimui.

b) A punkte nurodytas pakeitimo patvirtinimo, išduoto 2003 m. rugsėjo 1 d. arba vėliau, turėtojas parengia pagal a punkto i ir ii papunkčius identifikuotų pakeitimų ir FCMS sąrašą ir iki 2022 m. vasario 26 d. jį pateikia agentūrai patvirtinti ir, kai agentūra sąrašą patvirtina, sudaro galimybes jį gauti visiems žinomiems tokių lėktuvų naudotojams, taip pat to sąrašo paprašiusioms už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą atsakingoms organizacijoms, padedančioms naudotojams, privalantiems laikytis 26.370 dalies a punkto ii papunkčio.

c) Jei pakeitimo patvirtinimas išduotas iki 2003 m. rugsėjo 1 d., a punkte nurodytas patvirtinimo turėtojas:

i) parengia pagal a punkto i papunktį identifikuotų pakeitimų sąrašą ir iki 2022 m. vasario 26 d. jį pateikia agentūrai patvirtinti.

ii) gavęs veiklos vykdytojo ir už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą atsakingų organizacijų, padedančių lėktuvų naudotojams, privalantiems laikytis 26.370 dalies a punkto ii papunkčio, prašymą, identifikuoja visas su pakeitimu susijusias FCMS, parengia jų sąrašą ir per 12 mėnesių nuo prašymo gavimo pateikia šiuos duomenis agentūrai patvirtinti;

iii) kai duomenys, pateikti pagal c punkto i ir ii papunkčius, patvirtinami, sudaro galimybes juos gauti visiems žinomiems tokių lėktuvų naudotojams, taip pat tų duomenų paprašiusioms už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą atsakingoms organizacijoms, padedančioms naudotojams, privalantiems laikytis 26.370 dalies a punkto ii papunkčio.

26.333. STC atsparumo pažeidimams duomenys ir remontas, darantis poveikį tiems 2003 m. rugsėjo 1 d. arba vėliau patvirtintiems STC

a) Jei pakeitimo patvirtinimas išduotas 2003 m. rugsėjo 1 d. arba vėliau, 26.330 dalies a punkte nurodytas patvirtinimo turėtojas:

i) atlieka pagal 26.332 dalies a punkto i ir iii papunkčius identifikuotų pakeitimų ir paskelbtų remontų atsparumo pažeidimams vertinimą;

ii) nustato ir dokumentuoja susijusią DTI, jei tai dar nebuvo padaryta.

▼M5

b) A punkte nurodytas pakeitimo patvirtinimo turėtojas atsparumo pažeidimams duomenis, parengtus per atsparumo pažeidimams vertinimą, atliktą pagal a punkto i papunktį, iki 2023 m. vasario 26 d. pateikia agentūrai patvirtinti, nebent tie duomenys jau patvirtinti pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedo (21 dalies) 21.B.111 dalį.

c) Nukrypstant nuo b punkto, jei sertifikavimo pagrinde nebuvo pakeitimo atsparumo pažeidimams vertinimo reikalavimo, a punkte nurodytas pakeitimo patvirtinimo turėtojas atsparumo pažeidimams duomenis, parengtus per atsparumo pažeidimams vertinimą, atliktą pagal a punktą, pateikia agentūrai tvirtinti, laikydamasis šių terminų, priklausomai nuo to, kuris iš jų vėlesnis:

i) prieš pradedant lėktuvą, kuriame įdiegtas tas pakeitimas, naudoti pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedą (CAT dalį) arba

ii) iki 2023 m. vasario 26 d.

26.334. STC atsparumo pažeidimams duomenys bei kiti esami esminiai pakeitimai ir remontas, darantys poveikį tiems STC arba pakeitimams, patvirtintiems iki 2003 m. rugsėjo 1 d.

a) Gavęs naudotojo ir už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą atsakingų organizacijų, padedančių laikytis 26.370 dalies a punkto ii papunkčio, prašymą dėl iki 2003 m. rugsėjo 1 d. išduoto pakeitimo patvirtinimo, 26.330 dalies a punkte nurodytas patvirtinimo turėtojas:

i) atlieka pagal 26.332 dalies a punkto i ir iii papunkčius identifikuotų pakeitimų ir paskelbtų remontų atsparumo pažeidimams vertinimą;

ii) nustato ir dokumentuoja susijusią DTI, jei tai dar nebuvo padaryta.

b) A punkte nurodytas patvirtinimo turėtojas atsparumo pažeidimams duomenis, parengtus per vertinimą, atliktą pagal a punkto i papunktį, pateikia agentūrai:

i) per 24 mėnesius nuo prašymo dėl patvirtinimo (iki 2023 m. vasario 26 d. gautų prašymų) gavimo arba

ii) iki 2025 m. vasario 26 d. arba per 12 mėnesių nuo prašymo dėl patvirtinimo (2023 m. vasario 26 d. arba vėliau gautų prašymų) gavimo, priklausomai nuo to, kuris iš terminų yra vėlesnis.

26.370. Techninės priežiūros programa

a) Didelių lėktuvų, sertifikuotų 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, naudotojai užtikrina, kad tų lėktuvų techninės priežiūros programoje būtų:

i) didelių lėktuvų, kurie sertifikuoti skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurių krovumas yra didesnis kaip 3 402 kg (7 500 svarų) – patvirtinta DTI;

▼M5

ii) didelių lėktuvų, naudojamų pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedą (CAT dalį), kurie sertifikuoti skraidinti 30 ar daugiau keleivių arba kurių krovumas yra didesnis kaip 3 402 kg (7 500 svarų) – neigiamo poveikio, kurį remontas ir modifikavimas gali turėti kritiškoms nuovargiui konstrukcijoms ir a punkto i papunktyje nurodytoms patikroms, sprendimo priemonės;

iii) didelių lėktuvų, kurių sertifikuota MTOW yra didesnė kaip 34 019 kg (75 000 svarų) – patvirtinta LOV;

iv) CPCP.

b) A punkte nurodytiems įpareigojimams taikomi šie terminai:

i) lėktuvų techninės priežiūros programa peržiūrima atsižvelgiant į a punkto i, ii ir iv papunkčių reikalavimus iki 2024 m. vasario 26 d. arba prieš pradedant naudoti lėktuvą, priklausomai nuo to, kuris iš šių terminų yra vėlesnis;

ii) lėktuvų techninės priežiūros programa peržiūrima atsižvelgiant į a punkto iii papunkčio reikalavimus iki 2021 m. rugpjūčio 26 d. arba per 6 mėnesius po LOV paskelbimo, arba prieš pradedant naudoti lėktuvą, priklausomai nuo to, kuris iš šių terminų yra vėlesnis.

c) Didelio lėktuvo modeliui, kuris pirmą kartą sertifikuotas iki 2021 m. vasario 26 d. ir:

i) kuris nebenaudojamas po 2024 m. vasario 26 d., a punkto i, ii ir iv papunkčiai netaikomi;

ii) kuris nebenaudojamas po 2021 m. rugpjūčio 26 d., a punkto iii papunktis netaikomas;

iii) kurio riboto galiojimo TC yra išduotas iki 2021 m. vasario 26 d. pagal atsparumo pažeidimams reikalavimus su sąlyga, kad jis nenaudojamas viršijant 75 % jo projektinio eksploatavimo tikslo ir daugiausia naudojamas patvirtinimo turėtojo kaip pagalbinė gamybos veiklos priemonė, a punkto i, ii ir iv papunkčiai netaikomi.

d) Didelio lėktuvo modeliui, kurio riboto galiojimo TC yra išduotas iki 2021 m. vasario 26 d. ir kurio pagrindinė paskirtis yra gaisrų gesinimas, a punkto i ir ii papunkčiai netaikomi.

▼M4

C SKYRIUS

SRAIGTASPARNIAI

▼M1

26.400. Gesintuvai

Didelius sraigtasparnius naudojantys vežėjai užtikrina, kad halonas kaip gesinamoji medžiaga nebūtų naudojamas šiuose gesintuvuose:

a) didelių sraigtasparnių, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2020 m. vasario 18 d. arba vėliau, tualetuose prie kiekvienos atliekų talpyklos, skirtos rankšluosčiams, popieriui ar atliekoms, įmontuotuose gesintuvuose;

b) dideliuose sraigtasparniuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2019 m. gegužės 18 d. arba vėliau, naudojamuose nešiojamuosiuose gesintuvuose.

▼M5

26.405. Apsauga nuo gaisro krovinių skyriuje

a) Mažų ir didelių sraigtasparnių, kuriuose įrengtas bent vienas nuo pilotų kabinos atskirtas krovinių skyrius, kurių individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas 2025 m. sausio 1 d. arba vėliau:

— TC ar riboto galiojimo TC arba

— STC ar projekto pakeitimo patvirtinimų, jei pakeitimas susijęs su sraigtasparnio krovinių skyriaus apsaugos nuo gaisro galimybėmis, turėtojai

užtikrina galimybę gauti visų nuo pilotų kabinos atskirtų krovinių skyrių informaciją apie sraigtasparnio konstrukcijos charakteristikas, susijusias su krovinių skyriaus apsaugos nuo gaisro galimybėmis, visiems žinomiems tokių sraigtasparnių naudotojams.

b) Pagal a punktą pateikiama informacija turi būti pakankamai išsami, kad padėtų naudotojams atlikti pavojingųjų krovinių vežimo krovinių skyriuje rizikos vertinimą.

Ši informacija turi būti atitinkamuose naudotojams prieinamuose sraigtasparnio dokumentuose ir turi būti lengvai atpažįstama už rizikos vertinimo atlikimą atsakingiems naudotojo darbuotojams.

c) Galimybę gauti informaciją pagal a punktą užtikrinti įpareigotas projekto patvirtinimo turėtojas taip pat užtikrina galimybę šios informacijos pakeitimus gauti visiems žinomiems sraigtasparnių, kuriems pakeitimas turi įtakos, naudotojams.

▼M4

26.410. Po vandeniu naudojami avariniai valdymo įtaisai

Mažų sraigtasparnių ir didelių sraigtasparnių, kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojai užtikrina, kad visi avariniai valdymo įtaisai, kuriuos reikia naudoti po vandeniu, būtų paženklinti nurodant naudojimo būdą bei geltonomis ir juodomis juostomis.

26.415. Povandeninių avarinių išėjimų vieta

a) Mažų sraigtasparnių ir didelių sraigtasparnių, kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojai užtikrina, kad:

(1) keleiviai galėtų lengvai atpažinti visiems avariniams povandeniniams išėjimams atidaryti skirtas priemones, ir taip būtų sudarytos palankesnės sąlygos vykdyti evakuaciją, jei sraigtasparnis priverstinai nutūptų ant vandens arba apvirstų;

(2) kiekvienoje sraigtasparnio pusėje būtų įrengtas povandeninis avarinis išėjimas kiekvienam vienetui (arba jo daliai), kurį sudaro keturi keleivių krėslai, išskyrus atvejus, kai povandeninis avarinis išėjimas yra pakankamai didelis, kad pro jį kartu galėtų evakuotis du keleiviai;

(3) keleivių krėslai 2 punkte nurodytų povandeninių avarinių išėjimų atžvilgiu būtų išdėstyti taip, kad keleiviai galėtų lengviau evakuotis, jei sraigtasparnis apvirstų, o keleivių salonas būtų užtvindytas.

▼M4

b) Mažų A kategorijos sraigtasparnių ir didelių sraigtasparnių, kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojai užtikrina, kad:

(1) visi avariniai išėjimai, įskaitant įgulos avarinius išėjimus, taip pat visos durys, langai ar kitos angos, tinkamos naudoti kaip povandeniniai avariniai išėjimai, būtų tinkami pasinaudoti avarinėje situacijoje;

(2) būtų numatytos automatinės priemonės, kuriomis būtų galima lengvai nustatyti visų povandeninių išėjimų angų kraštus visomis apšvietimo sąlygomis; tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad išliktų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų arba keleivių salonas panirtų po vandeniu.

26.420. Skrydžio virš vandens avarinė įranga

a) Mažų sraigtasparnių ir didelių sraigtasparnių, kurie turi atitikti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.300 dalies, VI priedo NCC.IDE.H.227 dalies arba VIII priedo SPO.IDE.H.199 dalies reikalavimus, naudotojai užtikrina, kad kiekvienas pripūstas gelbėjimo plaustas turėtų priemones jį išlaikyti šalia sraigtasparnio ir papildomas priemones prie sraigtasparnio pritvirtintam pripūstam gelbėjimo plaustui išlaikyti atokiai tokiu atstumu, kad nekiltų pavojaus nei pačiam gelbėjimo plaustui, nei ant jo esantiems asmenims. Jeigu sraigtasparnis visiškai panyra, abi tos gelbėjimo plausto laikymo priemonės turi nutrūkti prieš sraigtasparniui panyrant, net jei gelbėjimo plaustas yra tuščias.

b) Mažų sraigtasparnių ir didelių sraigtasparnių, kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojai užtikrina, kad būtų numatyta vieta laikyti kiekvieno sraigtasparnio keleivio gelbėjimosi liemenei, kurią kiekvienas keleivis galėtų lengvai pasiekti sėdėdamas, nebent reikalaujama, kad būdami sraigtasparnyje keleiviai visada vilkėtų gelbėjimosi liemenę.

c) Didelių sraigtasparnių, kuriuose pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo SPA.HOFO.165 dalies d punktą turi būti įrengtas vienas ar daugiau gelbėjimo plaustų, naudotojai užtikrina, kad gelbėjimo plaustas (-ai):

(1) būtų išskleidžiamas (-i) nuotoliniu būdu, naudojant išskleidimo priemones, kurios yra lengvai pasiekiamos skrydžio įgulai, keleivių salone esantiems asmenims ir vandenyje esantiems išgyvenusiems asmenims, kai sraigtasparnis plūduriuoja vertikalioje padėtyje arba apvirtęs;

(2) galėtų būti patikimai išskleisti sraigtasparniui esant bet kurioje pagrįstai numatomoje plūduriavimo orientacijoje, įskaitant apvirtus, ir pagrįstomis atsparumo apvirtimui jūros sąlygomis.

▼M4

26.425. Pagrįstų jūros sąlygų nurodymas

a) Mažo sraigtasparnio arba didelio sraigtasparnio tipo pažymėjimo turėtojas užtikrina, kad į sukasparnio pilotavimo vadovą (RFM) būtų įtrauktos pagrįstos atsparumo apvirtimui jūros sąlygos ir visa su priverstinio tūpimo ant vandens sertifikavimu arba avarinio plūduriavimo nuostatomis susijusi informacija ir kad ji būtų pateikta visiems naudotojams.

b) Mažame sraigtasparnyje arba dideliame sraigtasparnyje įrengtos avarinio plūduriavimo sistemos papildomo tipo pažymėjimo turėtojas užtikrina, kad į RFM būtų įtrauktos pagrįstos atsparumo apvirtimui jūros sąlygos ir visa su priverstinio tūpimo ant vandens sertifikavimu arba avarinio plūduriavimo nuostatomis susijusi informacija ir kad ji būtų pateikta visiems naudotojams.

26.430. Avarinės plūduriavimo sistemos atsparumas pažeidimui

a) Mažų sraigtasparnių arba didelių sraigtasparnių, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2025 m. rugpjūčio 9 d. arba vėliau ir kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojai užtikrina, kad jei sraigtasparnyje yra įrengta suskleista avarinio plūduriavimo sistema, ji būtų suprojektuota taip, kad galimo pažeidimo dėl smūgio į vandens paviršių poveikis avarinės plūduriavimo sistemos sėkmingam išskleidimui ir išlaikymui būtų kuo mažesnis.

b) Mažų sraigtasparnių arba didelių sraigtasparnių, kuriuose yra suskleistos avarinio plūduriavimo sistemos, pirmą kartą įrengtos 2025 m. rugpjūčio 9 d. arba vėliau ir kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojai užtikrina, kad galimo pažeidimo dėl smūgio į vandens paviršių poveikis avarinės plūduriavimo sistemos sėkmingam išskleidimui ir išlaikymui būtų kuo mažesnis.

26.431. Avarinių plūduriavimo sistemų konstrukcijos tvirtumo nustatymas

a) Mažo sraigtasparnio arba didelio sraigtasparnio, kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojas gali reikalauti, kad b punkte nurodytas asmuo teiktų c punkte nurodytas paslaugas, jei tenkinamos abi šios sąlygos:

1) naudotojas turi įrodyti atitiktį šio priedo 26.430 daliai;

2) išduodant to sraigtasparnio tipo pažymėjimą arba papildomą tipo pažymėjimą nebuvo įrodytas avarinės plūduriavimo sistemos atsparumas smūgiui į vandens paviršių.

b) C punkte nurodytas paslaugas teikiantis asmuo yra:

1) tipo pažymėjimo turėtojas, jeigu avarinė plūduriavimo sistema yra įtraukta į tipo projektą;

2) papildomo tipo pažymėjimo turėtojas, jeigu avarinė plūduriavimo sistema yra sertifikuota išduodant papildomą tipo pažymėjimą.

▼M4

c) B punkte nurodytas asmuo:

1) įsitikina, kad galimo pažeidimo dėl smūgio į vandens paviršių poveikis sėkmingam plūduriavimo sistemos išskleidimui ir išlaikymui yra kuo labiau sumažintas;

2) įsitikina, kad į c punkto 1 papunktyje nurodytą poveikį atsižvelgta avarinės plūduriavimo sistemos konstrukcijoje;

3) pateikia vertinimą naudotojui.

26.435. Avarinės plūduriavimo sistemos automatinis išskleidimas

a) Mažų sraigtasparnių, kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojai užtikrina, kad, jei yra įrengta ir skrydžio metu suskleista avarinė plūduriavimo sistema, ji būtų automatiškai išskleidžiama patekus į vandenį.

b) Mažų A klasės sraigtasparnių, kurie pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.IDE.H.320 dalies a punktą turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens, naudotojai užtikrina, kad, jei yra įrengta ir skrydžio metu suskleista avarinė plūduriavimo sistema, ji būtų automatiškai išskleidžiama patekus į vandenį ir tam nereikėtų jokių piloto veiksmų skrydžio metu.

▼M5

26.440. Degalų sistemos atsparumas smūgiui

Mažų sraigtasparnių ir didelių sraigtasparnių naudotojai užtikrina, kad degalų sistemos konstrukcija kiek įmanoma labiau sumažintų tikimybę tokiam sudužusiam sraigtasparniui užsiliepsnoti, kai:

a) sraigtasparnio tipo pažymėjimas išduotas 1994 m. spalio 2 d. arba vėliau ir:

1) sraigtasparnio pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2026 m. gruodžio 22 d. ar vėliau arba

2) sraigtasparnio pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 2026 m. gruodžio 22 d. ir:

i) jei iš valstybės ne Sąjungos narės importuoto sraigtasparnio individualų tinkamumo skraidyti pažymėjimą valstybė narė išdavė 2024 m. gruodžio 22 d. ar vėliau, arba:

ii) jei:

A) sraigtasparnis suprojektuotas skraidinti ne mažiau kaip šešis keleivius ir naudojamas 2031 m. gruodžio 22 d. ar vėliau arba

B) sraigtasparnis suprojektuotas skraidinti ne daugiau kaip penkis keleivius ir naudojamas 2039 m. gruodžio 22 d. ar vėliau;

b) sraigtasparnio tipo pažymėjimas išduotas iki 1994 m. spalio 2 d. ir:

1) sraigtasparnio pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2026 m. gruodžio 22 d. ar vėliau arba

2) sraigtasparnio pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 2026 m. gruodžio 22 d., ir jeigu iš valstybės ne Sąjungos narės importuoto sraigtasparnio individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas valstybės narės yra išduotas 2024 m. gruodžio 22 d. ar vėliau.

▼**M5**

1 priedėlis

Lėktuvų modeliai, kuriems netaikomos tam tikros I priedo (26 dalies) nuostatos

A.1 lentelė

TC turėtojas	Tipas	Modeliai	Gamintojo serijos numeris	NETAIKOMOS I priedo (26 dalies) nuostatos
„The Boeing Company“	707	Visi		26.301–26.334
„The Boeing Company“	720	Visi		26.301–26.334
„The Boeing Company“	DC-10	DC-10–10 DC-10–30 DC-10–30F	Visi	26.301–26.334
„The Boeing Company“	DC-8	Visi		26.301–26.334
„The 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-9A, C-9B), DC-9–33F, DC-9–34, DC-9–34F, DC-9–41, DC-9–51	Visi	26.301–26.334
„The Boeing Company“	MD-90	MD-90–30	Visi	26.301–26.334
„FOKKER SERVICES B.V.“	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Visi	26.301–26.334
„FOKKER SERVICES B.V.“	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Visi	26.301–26.334
„GULFSTREAM AEROSPACE CORP.“	G-159	G-159 („Gulfstream I“)	Visi	26.301–26.334
„GULFSTREAM AEROSPACE CORP.“	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Visi	26.301–26.334
„KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.“	CONVAIR 340/440	440	Visi	26.301–26.334

▼**M5**

TC turėtojas	Tipas	Modeliai	Gamintojo serijos numeris	NETAIKOMOS I priedo (26 dalies) nuostatos
„LEARJET INC.“	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D,24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Visi	26.301–26.334
„LOCKHEED MARTIN CORPORATION“	1329	Visi		26.301–26.334
„LOCKHEED MARTIN CORPORATION“	188	Visi		26.301–26.334
„LOCKHEED MARTIN CORPORATION“	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Visi	26.301–26.334
„LOCKHEED MARTIN CORPORATION“	L-1011	Visi		26.301–26.334
„PT. DIRGANTARA INDONESIA“	CN-235	Visi		26.301–26.334
„SABRELINER CORPORATION“	NA-265	NA-265–65	Visi	26.301–26.334
„VIKING AIR LIMITED“	SD3	SD3–30 „Sherpa“ „SD3 Sherpa“	Visi	26.301–26.334
„VIKING AIR LIMITED“	DHC-7	Visi		26.301–26.334
„VIKING AIR LIMITED“	CL-215	CL-215–6B11	Visi	26.301–26.334
„TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY“	TU-204	204–120CE	Visi	26.301–26.334
„AIRBUS“	A320 serija	A320–251N, A320–271N	10033, 10242, 10281 ir 10360	26.60
„AIRBUS“	A321 serija	A321–271NX	10257, 10371 ir 10391	26.60.
„AIRBUS“	A330 serija	A330–243, A330–941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 ir 2011	26.60
„ATR-GIE Avions de Transport Régional“	ATR 72 serija	ATR72–212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼M5

TC turėtojas	Tipas	Modeliai	Gamintojo serijos numeris	NETAIKOMOS I priedo (26 dalies) nuostatos
„The Boeing Company“	737 serija	737–8 ir 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.“	„Gulfstream“ G100 serija	1125 „Astra“ 1125 „Astra SP“ G100/„Astra SPX“	Visi	26.157
„GULFSTREAM AEROSPACE LP“	„Gulfstream“ G100 serija	„Gulfstream“ G150	Visi	26.157
„GULFSTREAM AEROSPACE LP.“	„GALAXY“ G200 serija	„Gulfstream 200“/ „Galaxy“	Visi	26.157
„LEARJET INC.“	Learjet Model 45	Visi	Visi	26.157
„LEARJET INC.“	Learjet 24/25/31/36/ 35/55/60	55, 55B, 55C	Visi	26.157
„LEARJET INC.“	„Learjet“ „Model 60“	Visi	Visi	26.157
„TEXTRON AVIATION INC.“	650 serija	650	Visi	26.157
„TEXTRON AVIATION INC.“	„Cessna“ 500/550/ S550/560/560XL serijos	500 550 560 560XL S550	Visi	26.157

▼**M5**

TC turėtojas	Tipas	Modeliai	Gamintojo serijos numeris	NETAIKOMOS I priedo (26 dalies) nuostatos
„TEXTRON AVIATION INC.“	„Hawker“ serija	BAe.125 serija „Hawker 750“ „Hawker 800XP“	Visi	26.157
„TEXTRON AVIATION INC.“	„CESSNA 750“ („Citation X“) serija	750	Visi	26.157

▼B

II PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalis) ORO.AOC.100 dalies c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:

„1. laikosi visų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo, šio priedo (ORO dalies), šio reglamento IV priedo (CAT dalies) ir V priedo (SPA dalies) bei Reglamento (ES) 2015/640 (*) I priedo (26 dalies) reikalavimų;

(*) 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 (OL L 106, 2015 4 24, p. 18).“