REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/1254 DELLA COMMISSIONE

del 19 luglio 2022

che modifica il regolamento (UE) 2015/640 per quanto riguarda l'introduzione di nuovi requisiti di aeronavigabilità supplementari

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 17, paragrafo 1, lettera h),

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 76, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (di seguito «Agenzia») pubblica specifiche di certificazione (di seguito «CS») e le aggiorna regolarmente al fine di garantire che mantengano l'idoneità allo scopo. Un aeromobile il cui progetto sia stato già certificato non deve tuttavia essere conforme a una versione aggiornata delle CS applicabili all'atto della produzione o mentre è in servizio. A fine di sostenere il mantenimento dell'aeronavigabilità e i miglioramenti della sicurezza, è opportuno introdurre l'obbligo di conformità di tali aeromobili a requisiti di aeronavigabilità supplementari non inclusi nelle CS iniziali al momento della certificazione del progetto. Il regolamento (UE) 2015/640 della Commissione ([2]) definisce detti requisiti di aeronavigabilità supplementari.

(2) A decorrere dal 26 agosto 2023, il regolamento di esecuzione (UE) 2020/1159 della Commissione ([3]) inserisce nell'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) 2015/640 un nuovo punto 26.157. Conformemente a tale disposizione, tutti i velivoli pesanti in servizio certificati dall'Agenzia e utilizzati nel trasporto aereo commerciale a partire dal 26 agosto 2023 devono soddisfare requisiti di aeronavigabilità supplementari per la conversione delle stive o dei vani bagagli di classe D. Ulteriori analisi hanno tuttavia dimostrato che per alcuni tipi di operazioni, tra cui principalmente le operazioni commerciali, alcuni velivoli pesanti con un tasso di occupazione ridotto presentano un rischio minore di incendio in volo che inizia nella stiva o nel vano bagagli di classe D e si sviluppa in un incendio incontrollabile. Al fine di evitare di imporre oneri non proporzionati e non efficienti in termini di costi ai loro operatori, questi ultimi dovrebbero pertanto essere esentati dall'obbligo di conformarsi al punto 26.157.

(3) Con effetto dal 22 giugno 2021, l'Agenzia ha modificato le specifiche di certificazione per i velivoli pesanti (CS-25) al fine di introdurre una nuova specifica che richiede l'istituzione di mezzi per ridurre al minimo il rischio che uno pneumatico presenti una pressione di gonfiaggio inferiore a quella minima efficiente durante il funzionamento. Tale nuova specifica si applica tuttavia solo ai velivoli pesanti per i quali la domanda di approvazione del progetto è stata presentata dopo il 22 giugno 2021. Poiché alcuni velivoli pesanti potrebbero non essere conformi a tale nuova specifica, è opportuno introdurre requisiti di aeronavigabilità supplementari. Tenendo in debito conto la natura e il rischio delle operazioni con velivoli pesanti e, nel contempo, la necessità di mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, è proporzionato ed efficiente sotto il profilo dei costi introdurre tali requisiti di aeronavigabilità supplementari soltanto per i velivoli pesanti in servizio che sono stati prodotti sulla base di un progetto già certificato dall'Agenzia.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

([2]) Regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 (GU L 106 del 24.4.2015, pag. 18).

([3]) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1159 della Commissione del 5 agosto 2020 recante modifica dei regolamenti (UE) n. 1321/2014 e (UE) 2015/640 per quanto riguarda l'introduzione di nuovi requisiti di aeronavigabilità supplementari (GU L 257 del 6.8.2020, pag. 14).

(4) L'Agenzia ha modificato le specifiche di certificazione rispettivamente per gli aerogiri leggeri (CS-27) e per gli aerogiri pesanti (CS-29) al fine di introdurre nuove specifiche per gli aerogiri destinati a essere utilizzati in operazioni fuori costa. Conformemente alle nuove specifiche, gli aerogiri devono essere certificati per l'ammaraggio o su di essi deve essere installato un sistema di galleggiamento di emergenza. Tenuto debitamente conto della natura e del rischio delle operazioni fuori costa con elicotteri e della necessità di mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, è proporzionato ed efficiente sotto il profilo dei costi rendere alcune di tali specifiche applicabili agli elicotteri esistenti utilizzati nell'Unione e agli elicotteri che saranno prodotti dopo l'entrata in vigore del presente regolamento sulla base di un progetto già certificato dall'Agenzia.

(5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) 2015/640 è così modificato:

1) all'articolo 2 sono inserite le lettere c *bis*); c *ter*) e c *quater*) seguenti:

«c bis) "elicottero leggero", si intende un elicottero dotato delle specifiche di certificazione per aerogiri leggeri (CS-27) o equivalenti nella propria base di certificazione;

c ter) "elicottero leggero di categoria A", si intende un elicottero leggero dotato di tutte le caratteristiche della categoria A quali definite all'allegato I, punto 17), del regolamento (UE) n. 965/2012 e che dispone, nella propria base di certificazione, delle specifiche supplementari di cui alle specifiche di certificazione per aerogiri pesanti (CS-29) applicabili in virtù del riferimento alla CS-27, o equivalente, contenuto nell'appendice C;

c quater) "condizioni marittime comprovate", si intendono le condizioni marittime selezionate dal richiedente un certificato di omologazione o un certificato di omologazione supplementare alle quali la resistenza al capovolgimento di un aerogiro è stata dimostrata e successivamente certificata per le disposizioni di ammaraggio o di galleggiamento di emergenza;».

2) L'allegato I (parte 26) è modificato in conformità all'allegato del presente regolamento.».

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 9 settembre 2022, fatta eccezione per:

a) i punti 2 e 6 dell'allegato, che si applicano a decorrere dal 26 agosto 2023;

b) i punti 4 e 5 dell'allegato per quanto riguarda l'aggiunta dei punti 26.410 e 26.415, del punto 26.420, lettere a) e b), e del punto 26.425 dell'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) 2015/640, che si applicano a decorrere dal 9 agosto 2023;

c) il punto 5 dell'allegato per quanto riguarda l'aggiunta del punto 26.420, lettera c), e il punto 26.435, lettera a), dell'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) 2015/640, che si applicano a decorrere dal 9 agosto 2024;

d) il punto 5 dell'allegato per quanto riguarda l'aggiunta del punto 26.435, lettera b), dell'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) 2015/640, che si applica a decorrere dal 9 agosto 2026.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 19 luglio 2022

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (UE) 2015/640 (parte 26) è così modificato:

1) l'indice è sostituito dal seguente:

«INDICE

CAPO A — DISPOSIZIONI GENERALI

26.10 Autorità competente

26.20 Equipaggiamento non operativo temporaneo

26.30 Dimostrazione della conformità

CAPO B — VELIVOLI PESANTI

26.50 Sedili, cuccette, bretelle di sicurezza e imbracature

26.60 Atterraggio di emergenza — condizioni dinamiche

26.100 Ubicazione delle uscite di emergenza

26.105 Accesso alle uscite di emergenza

26.110 Indicazioni delle uscite di emergenza

26.120 Illuminazione di emergenza interna e funzionamento delle luci di emergenza

26.150 Arredi dei compartimenti

26.155 Infiammabilità del rivestimento della stiva

26.156 Materiali isolanti termici o acustici

26.157 Conversione dei compartimenti di classe D

26.160 Protezione antincendio dei servizi igienici

26.170 Estintori

26.200 Allarme sonoro del carrello di atterraggio

26.201 Pressione di gonfiaggio degli pneumatici

26.205 Sistemi di segnalazione e allarme in caso di superamento dei limiti della pista

26.250 Sistemi operativi della porta del compartimento dell'equipaggio di condotta — incapacità singola

26.300 Programma di mantenimento dell'integrità strutturale delle strutture dei velivoli durante l'invecchiamento — requisiti generali

26.301 Piano di conformità per i titolari di TC e TC ristretti

26.302 Valutazione della fatica e della tolleranza ai danni

26.303 Limite di validità

26.304 Programma di controllo e di prevenzione della corrosione

26.305 Validità del programma di mantenimento dell'integrità strutturale

26.306 Struttura di base critica dal punto di vista della fatica

26.307 Dati relativi alla tolleranza ai danni per modifiche esistenti alla struttura critica dal punto di vista della fatica

26.308 Dati relativi alla tolleranza ai danni per riparazioni esistenti alla struttura critica dal punto di vista della fatica

26.309 Orientamenti per la valutazione delle riparazioni

26.330 Dati relativi alla tolleranza ai danni per i certificati di omologazione supplementari (STC) esistenti, per altre modifiche di maggiore entità esistenti e per le riparazioni esistenti che incidono su tali modifiche o STC

26.331 Piano di conformità per i titolari di STC

26.332 Individuazione delle modifiche che incidono sulla struttura critica dal punto di vista della fatica

26.333 Dati relativi alla tolleranza ai danni per STC e riparazioni relative a tali STC approvate a partire dal 1º settembre 2003

26.334 Dati relativi alla tolleranza ai danni per STC e altre modifiche e relative riparazioni approvate prima del 1º settembre 2003

26.370 Interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità e programma di manutenzione dell'aeromobile

CAPO C — ELICOTTERI

26.400 Estintori

26.410 Comandi di emergenza azionati sott'acqua

26.415 Uscite di emergenza sott'acqua

26.420 Equipaggiamenti di emergenza per voli sull'acqua

26.425 Disposizioni relative alle condizioni marittime comprovate

26.430 Resistenza al danneggiamento di un sistema di galleggiamento di emergenza

26.431 Determinazione della robustezza dei progetti dei sistemi di galleggiamento di emergenza

26.435 Dispiegamento automatico di un sistema di galleggiamento di emergenza

Appendice 1 — Elenco dei modelli di velivoli non soggetti a talune disposizioni dell'allegato I (parte 26)»;

2) il punto 26.157 è sostituito dal seguente:

«26.157 **Conversione dei compartimenti di classe D**

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale e omologati a partire dal 1º gennaio 1958, ad eccezione degli operatori dei modelli di velivoli elencati nell'appendice 1, tabella A.1, del presente allegato, assicurano che:

a) per velivoli il cui impiego prevede il trasporto di passeggeri, le stive o i vani bagagli di classe D, indipendentemente dal loro volume, siano conformi alle specifiche di certificazione applicabili ai compartimenti di classe C;

b) per velivoli il cui impiego prevede unicamente il trasporto di merci, le stive di classe D, indipendentemente dal loro volume, siano conformi alle specifiche di certificazione applicabili ai compartimenti di classe C o di classe E.»;

3) è inserito il seguente punto 26.201:

«26.201 **Pressione di gonfiaggio degli pneumatici**

Gli operatori di velivoli pesanti sono tenuti a ridurre al minimo il rischio che uno pneumatico presenti una pressione di gonfiaggio inferiore a quella minima efficiente durante il funzionamento.»;

4) il titolo del capo C è sostituito dal seguente:

«CAPO C — ELICOTTERI»;

5) sono aggiunti i seguenti punti 26.410, 26.415, 26.420, 26.425, 26.430, 26.431 e 26.435:

«26.410 **Comandi di emergenza azionati sott'acqua**

Gli operatori di elicotteri leggeri e di elicotteri pesanti che, conformemente all'allegato IV, punto CAT.IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammaraggio, assicurano che tutti i controlli di emergenza che devono essere azionati sott'acqua siano contrassegnati da un'illustrazione del metodo di azionamento e da strisce gialle e nere.

26.415 **Uscite di emergenza sott'acqua**

a) Gli operatori di elicotteri leggeri e di elicotteri pesanti che, conformemente all'allegato IV, punto CAT.IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammaraggio, assicurano che:

   1) gli occupanti possano individuare facilmente i mezzi per azionare tutte le uscite di emergenza sott'acqua al fine di facilitare l'uscita in caso di ammaraggio o capovolgimento;

   2) su ciascun lato dell'elicottero sia disponibile un'uscita di emergenza sott'acqua per ciascuna unità (o parte di unità) di quattro sedili passeggeri, a meno che l'uscita di emergenza sott'acqua non sia sufficientemente grande da consentire l'uscita simultanea di due passeggeri;

   3) rispetto alle uscite di emergenza sott'acqua di cui al punto 2), i sedili passeggeri siano collocati in modo da facilitare l'evacuazione dei passeggeri in caso di capovolgimento dell'elicottero e di allagamento della cabina.

b) Gli operatori di elicotteri leggeri di categoria A e di elicotteri pesanti che, conformemente all'allegato IV, punto CAT. IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammaraggio, assicurano che:

   1) tutte le uscite di emergenza, comprese le uscite di emergenza per l'equipaggio, e le porte, le finestre o le altre aperture atte a essere utilizzate allo scopo di un'evacuazione sott'acqua restino azionabili durante un'emergenza;

   2) sia previsto un mezzo automatico per identificare facilmente il perimetro delle aperture di tutte le uscite di emergenza sott'acqua in tutte le condizioni di illuminazione; tali indicazioni devono essere progettate per rimanere visibili nei casi in cui l'elicottero sia capovolto o la cabina sommersa.

26.420 **Equipaggiamenti di emergenza per voli sull'acqua**

a) Gli operatori di elicotteri leggeri e di elicotteri pesanti che sono tenuti a soddisfare i requisiti di cui all'allegato IV, punto CAT.IDE.H.300, all'allegato VI, punto NCC.IDE.H.227, o all'allegato VIII, punto SPO.IDE.H.199, del regolamento (UE) n. 965/2012, assicurano che ogni canotto di salvataggio gonfiato disponga di un mezzo per mantenerlo vicino all'elicottero e di un mezzo supplementare per tenere il canotto di salvataggio gonfiato vincolato all'elicottero a una distanza tale da non rappresentare un pericolo per il canotto di salvataggio stesso o per le persone a bordo. Nel caso in cui l'elicottero vada totalmente a fondo, entrambi i suddetti mezzi di ritenzione dei canotti di salvataggio devono rompersi prima che l'elicottero sia sommerso, anche quando il canotto di salvataggio è vuoto.

b) Gli operatori di elicotteri leggeri e di elicotteri pesanti che, conformemente all'allegato IV, punto CAT.IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammaraggio, assicurano che siano previste disposizioni per lo stivaggio che consentano di ospitare un giubbotto salvagente per ogni occupante dell'elicottero, in una posizione facilmente raggiungibile da ciascun occupante seduto, a meno che gli occupanti non siano sempre tenuti a indossarli per tutta la durata della loro permanenza a bordo dell'elicottero.

c) Gli operatori di elicotteri pesanti che sono tenuti, conformemente all'allegato V, punto SpA.HOFO.165, lettera d), del regolamento (UE) n. 965/2012, a stivare uno o più canotti di salvataggio, assicurano che i canotti di salvataggio:

   1) siano dispiegabili a distanza mediante mezzi facilmente raggiungibili dall'equipaggio di condotta, dagli occupanti della cabina passeggeri e da qualsiasi sopravvissuto in acqua, con l'elicottero in posizione verticale galleggiante o capovolta;

   2) possano essere dispiegati in modo affidabile con l'elicottero in qualsiasi assetto di galleggiamento ragionevolmente prevedibile, anche capovolto, e nelle condizioni marittime comprovate per la resistenza al capovolgimento.

26.425 **Disposizioni relative alle condizioni marittime comprovate**

a) Il titolare di un certificato di omologazione per elicotteri leggeri o elicotteri pesanti deve assicurare che le condizioni marittime comprovate per la resistenza al capovolgimento e tutte le informazioni associate relative alle disposizioni di certificazione per l'ammaraggio o di galleggiamento di emergenza siano incluse nel manuale di volo dell'aerogiro (RFM) e fornite a tutti gli operatori.

b) Il titolare di un certificato di omologazione supplementare per un sistema di galleggiamento di emergenza installato a bordo di un elicottero leggero o di un elicottero pesante deve assicurare che le condizioni marittime comprovate per la resistenza al capovolgimento e tutte le informazioni associate relative alle disposizioni di certificazione per l'ammaraggio o di galleggiamento di emergenza siano incluse nell'RFM e fornite a tutti gli operatori.

26.430 **Resistenza al danneggiamento di un sistema di galleggiamento di emergenza**

a) Gli operatori di elicotteri leggeri o di elicotteri pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale è stato rilasciato a partire dal 9 agosto 2025 e che, conformemente all'allegato IV, punto CAT.IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammaraggio, assicurano che, se l'elicottero è munito di un sistema di galleggiamento di emergenza stivato, nella progettazione siano ridotti al minimo, per quanto possibile, gli effetti sull'efficacia del dispiegamento o del trattenimento del sistema di galleggiamento di emergenza derivanti da possibili danni causati da un impatto sull'acqua.

b) Gli operatori di elicotteri leggeri o di elicotteri pesanti con sistemi di galleggiamento di emergenza stivati installati per la prima volta a partire dal 9 agosto 2025 e che, conformemente all'allegato IV, punto CAT.IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, devono essere certificati per l'ammaraggio, assicurano che nella progettazione siano ridotti al minimo, per quanto possibile, gli effetti sull'efficacia del dispiegamento o del trattenimento del sistema di galleggiamento di emergenza derivanti da possibili danni causati da un impatto sull'acqua.

26.431 **Determinazione della robustezza dei progetti dei sistemi di galleggiamento di emergenza**

a) L'operatore di un elicottero leggero o di un elicottero pesante che, conformemente all'allegato IV, punto CAT.IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, deve essere progettato per atterrare sull'acqua o certificato per l'ammaraggio, può chiedere alla persona di cui alla lettera b) di prestare i servizi di cui alla lettera c), se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

   1) l'operatore è tenuto a dimostrare la conformità al punto 26.430 del presente allegato;

   2) la robustezza del sistema di galleggiamento di emergenza in caso di impatto sull'acqua non è stata dimostrata nell'ambito del certificato di omologazione o del certificato di omologazione supplementare di tale elicottero.

b) I servizi di cui alla lettera c) sono prestati dalle seguenti persone:

   1) il titolare del certificato di omologazione, se il sistema di galleggiamento di emergenza è incluso nel progetto di tipo;

   2) il titolare del certificato di omologazione supplementare, se il sistema di galleggiamento di emergenza è certificato mediante un certificato di omologazione supplementare.

c) La persona di cui alla lettera b):

   1) stabilisce che gli effetti sull'efficacia del dispiegamento o del trattenimento del sistema di galleggiamento di emergenza, derivanti da possibili danni causati da un impatto sull'acqua, sono ridotti al minimo, per quanto possibile;

   2) stabilisce che gli effetti di cui al punto 1), lettera c), sono presi in considerazione nella progettazione del sistema di galleggiamento di emergenza;

   3) fornisce una valutazione all'operatore.

26.435 **Dispiegamento automatico di un sistema di galleggiamento di emergenza**

a) Gli operatori di elicotteri leggeri che, conformemente all'allegato IV, punto CAT.IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammaraggio, assicurano che il sistema di galleggiamento di emergenza che è installato e stivato durante il volo si dispieghi automaticamente in conseguenza dell'entrata in acqua.

b) Gli operatori di elicotteri leggeri di categoria A e di elicotteri pesanti che, conformemente all'allegato IV, punto CAT. IDE.H.320, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012, devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammaraggio, assicurano che il sistema di galleggiamento di emergenza che è installato e stivato durante il volo si dispieghi automaticamente in conseguenza dell'entrata in acqua, senza essere dipendente da una qualsiasi azione del pilota durante il volo.»;

(6) L'appendice 1 è sostituita dalla seguente:

«*Appendice 1*

Elenco dei modelli di velivoli non soggetti a talune disposizioni dell'allegato I (parte 26)

Tabella A.1

Titolare del TC	Tipo	Modelli	Numero di serie del costruttore	Disposizioni dell'allegato I (parte 26) che NON si applicano
The Boeing Company	707	Tutti		Da 26.301 a 26.334
The Boeing Company	720	Tutti		Da 26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Tutti	Da 26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-8	Tutti		Da 26.301 a 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-9 A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Tutti	Da 26.301 a 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Tutti	Da 26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Tutti	Da 26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Tutti	Da 26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Tutti	Da 26.301 a 26.334

GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_-V	G-1159 A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Tutti	Da 26.301 a 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Tutti	Da 26.301 a 26.334
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	Tutti	Da 26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Tutti		Da 26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Tutti		Da 26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Tutti	Da 26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Tutti		Da 26.301 a 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Tutti		Da 26.301 a 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Tutti	Da 26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Tutti	Da 26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Tutti		Da 26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Tutti	Da 26.301 a 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Tutti	Da 26.301 a 26.334
AIRBUS	Serie A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 e 10360	26.60
AIRBUS	Serie A321	A321-271NX	10257, 10371 e 10391	26.60
AIRBUS	Serie A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 e 2011	26.60

ATR-GIE Avions de Transport Régional	Serie ATR 72	ATR72-212 A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	Serie 737	737-8 e 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.	Serie Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Tutti	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie Gulfstream G100	Gulfstream G150	Tutti	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie GALAXY G200	Gulfstream 200/Galaxy	Tutti	26.157

TEXTRON AVIATION INC.	Serie 650	650	Tutti	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie Cessna 500/550/ S550/560/ 560XL	500 550 560 560XL S550	Tutti	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie Hawker	Serie BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Tutti	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie CESSNA 750 (Citation X)	750	Tutti	26.157»