

Informacje na temat wdrożenia Part 26

Additional Airworthiness Specifications
(Part-26)



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

21.11.2024



Additional Airworthiness Specifications (Regulation (EU) 2015/640) – Part 26

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdolności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012



Załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 2015/640 zmienia rozporządzenie (UE) nr 965/2012 i jest uwzględniony w skonsolidowanej wersji EAR dotyczącego operacji lotniczych.

Wprowadzenie

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne dodatkowe specyfikacje zdolności do lotu dotyczące ciągłej zdolności do lotu i poprawy bezpieczeństwa statków powietrznych.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:
 - a) operatorów:
 - (i) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim;
 - (ii) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim i eksploatowanych przez operatora, nad którym nadzór zapewnia państwo członkowskie;
 - b) TC, STC,



Wprowadzenie

Artykuł 3

Dodatkowe specyfikacje zdolności do lotu dla danego rodzaju operacji

Operatorzy, nad którymi państwo członkowskie zapewnia nadzór, eksploatujący statek powietrzny, o którym mowa w art. 1, muszą spełniać wymagania załącznika I.

Artykuł 4

Zmiana rozporządzenia (UE) nr 965/2012

W załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia, w celu wprowadzenia odniesienia do niniejszego rozporządzenia.



Wprowadzenie

26.10 Właściwy organ

- a) Do celów niniejszego załącznika właściwym organem, któremu operatorzy muszą wykazać zgodność statku powietrznego, którego projekt uzyskał już certyfikat, z wymaganiami niniejszego załącznika, jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.



Additional Airworthiness Specifications (Regulation (EU) 2015/640) – Part 26

Wprowadzenie

- Samoloty w zakresie operacji CAT muszą być zgodne z PART-26 (CS-26). Specyfikacje te opierają się na poprzednich wymaganiach JAR-26 i zostały zmienione w celu zapewnienia spójności z innymi wymaganiami i ulepszeniami.
- Dzięki podziałowi poprzedniej poprawki 3 do JAR-26 na PART-26 i CS-26 wymagania wysokiego poziomu mają obecnie prawnie wiążący charakter (binding Law) (PART 26), podczas gdy CS-26 zachowuje swój niewiążący status prawny i zapewnia dalsze wytyczne i wyjaśnienia w celu zapewnienia zgodności z PART 26.
- Niemniej jednak zdecydowanie zaleca się ściśle przestrzeganie i spełnianie bardziej precyzyjnych i technicznych interpretacji CS-26

Wprowadzenie

26.30 Wykazanie zgodności

- a) ... Agencja wydaje specyfikacje certyfikacyjne (CS) jako standardowy sposób wykazania zgodności z niniejszym załącznikiem. Specyfikacje certyfikacyjne muszą być dostatecznie szczegółowe i konkretne, aby wskazać warunki, które muszą zostać spełnione, by mogła zostać wykazana zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika.
- b) Operatorzy [...] mogą wykazać zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, wykazując zgodność z dowolnym z poniższych:
- (i) specyfikacją wydaną przez Agencję na podstawie niniejszego punktu lit. a) lub równoważną specyfikacją certyfikacyjną wydaną przez Agencję zgodnie z pkt 21.B.70 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - (ii) normami technicznymi zapewniającymi równoważny poziom bezpieczeństwa co środki zawarte w tych specyfikacjach certyfikacyjnych.

Wprowadzenie

Requirement satisfied through :

- type design as specified in Type Certificate Data Sheet (TCDS)
- Supplemental Type Certificate (STC) Process
- embodiment of manufacturer service publications (Service Bulletins, Service Changes, etc.)
- Other (E.g. Mod XXXX)





Additional Airworthiness Specifications (Regulation (EU) 2015/640) – Part 26

Wprowadzenie

Niniejsza prezentacja nie odzwierciedla całości treści rozporządzenia, w szczególności wymagania i specyfikacje kierowane do TC, STC i Posiadaczy zatwierdzenia zmiany, zostały specjalnie pominięte.

Zastosowanie - Import nowych lub używanych statków powietrznych, eksport lub dry leasing używanych statków powietrznych, zmiana operatora lub nowa operacja w ramach AOC.

Dla operatorów „dużych samolotów” wykorzystywanych w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT), zgodnie z wymogami rozporządzenia 965/2012, ORO. AOC.100(c)(1)

Additional Airworthiness Specifications (Regulation (EU) 2015/640) – Part 26

PODCZEŚĆ B - DUŻE SAMOLOTY

„duży samolot” oznacza samolot, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacji dla dużych samolotów „CS-25” lub równoważne;

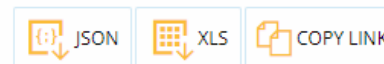
<https://www.easa.europa.eu/en/datasets/easa-product-list>



Use the **filters or search** of the EASA Product list to find the products of your interest. Additionally you can use the **export option** on the right hand side.

Should you discover missing data or concerning any other question regarding the product lists, please contact products.master@easa.europa.eu or for more information visit the [product lists](#) overview page

Dataset



Search

TC Holder

Type

Model

Product Category

Showing 1 to 25 of 485 entries

1 2 3 4 5 ... 20 > >>

TC Holder	State of Design	Type	Model	TCDS reference	Applicable Fees & Charges Category	Product Category	CS	Remarks
AIRBUS CANADA LP	Canada	BD-500	BD-500-1A10	EASA.IM.A.570	HTOL > 55 000 kg ≤ 150 000 kg	Regional Transport Aeroplane	CS-25	
TEXTRON AVIATION INC.	USA	Cessna 500/550/S550/560/560XL	500	EASA.IM.A.207	HTOL > 5 700 kg ≤ 22 000 kg	Business Jet	CS-25	Model 500, Citation and Citation I US A22CE
TEXTRON AVIATION INC.	USA	Hawker Series	BAe.125 Series 800B	EASA.IM.A.085	HTOL > 5 700 kg ≤ 22 000 kg	Business Jet	CS-25	US A3EU

PODCZEŚĆ B - DUŻE SAMOLOTY

26.201 Ciśnienie napompowania opon

Operatorzy dużych samolotów minimalizują ryzyko, że ciśnienie napompowania jednej z opon podczas eksploatacji będzie niższe od dopuszczalnego minimum.

- ✓ Minimum serviceable inflation pressure specified by TC-Holder
- ✓ The operator ensures that one, or a combination, of the following means is(are) used:
 - a) An AMP task that requires pressure checks with suitable time interval (ref. to lit (c) of CS 26.201)
 - b) Tyre inflation pressures monitoring that:
 - i. provides an alert if the pressure is below the minimum, or
 - ii. allows pressures check prior dispatch with corresponding task in the pre-flight checklist (ref. to lit (d) of CS 26.201)



Należy wziąć pod uwagę datę wejścia w życie

26.370 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu i program obsługi technicznej statku powietrznego (**apply from 26 February 2021**)

- a) Operatorzy lub właściciele dużych samolotów z napędem turbinowym certyfikowanych w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później zapewniają ciągłą zdatność do lotu struktur starzejących się samolotów, opracowując program obsługi technicznej statku powietrznego przewidziany w pkt M.A.302 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 (2) który obejmuje:
 - i. dla samolotów certyfikowanych do przewozu **co najmniej 30 pasażerów lub powyżej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego**, **zatwierdzony program inspekcji tolerancji na uszkodzenia**;

Compliance is demonstrated by incorporating into the aircraft maintenance programme (AMP) the **approved damage-tolerance-based inspection programme** developed by the design approval holders in accordance with CS 26.302.

„inspekcja tolerancji na uszkodzenia” (ang. damage tolerance evaluation) oznacza udokumentowany wymóg inspekcji lub inne czynności w zakresie obsługi technicznej opracowane przez posiadaczy certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu w wyniku oceny tolerancji na uszkodzenia. Inspekcja tolerancji na uszkodzenia obejmuje obszary, które należy poddać inspekcji, metodę inspekcji, procedury inspekcji (w tym kolejne etapy inspekcji oraz kryteria akceptacji i odrzucenia), wartość progową dla inspekcji i wszelkie powtarzające się przedziały czasu związane z tymi inspekcjami. Inspekcje tolerancji na uszkodzenia mogą również określać czynności w zakresie obsługi technicznej, takie jak wymiana, naprawa lub modyfikacja;

26.370 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu i program obsługi technicznej statku powietrznego (**apply from 26 February 2021**)

- ii. dla samolotów eksploatowanych zgodnie z załącznikiem IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, certyfikowanych do przewozu **co najmniej 30 pasażerów lub powyżej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego**, **środki ograniczania niekorzystnego wpływu napraw i modyfikacji na strukturę krytyczną pod względem zmęczeniowym oraz na inspekcje przewidziane w lit. a) ppkt (i);**

Compliance is demonstrated by complying with point (i)* of this CS or by ensuring that the adverse effects that repairs and modifications may have on FCS are addressed by:

- 1) incorporating into the AMP all available approved DTIs for modifications **by 26 February 2024** following compliance with points (c) to (e) of this CS;
- 2) complying with point (f) of this CS;
- 3) incorporating in the AMP the approved DTIs for all other repairs and modifications in accordance with the schedule adopted in a plan to be included, or referred to, in the AMP by 26 February 2024 in compliance with points (g) and (h) of this CS.

*(i) As an alternative to compliance with points (c) to (h) above, compliance with point 26.370(a)(ii) of Part-26 is demonstrated when a process exists and has been implemented to ensure that approved DTIs for all repairs and modifications affecting the FCS of an aeroplane have been incorporated into the AMP since the aeroplane first entered service.

„**struktura krytyczna pod względem zmęczeniowym**” (ang. fatigue-critical structure) oznacza strukturę samolotu podatną na pęknięcia zmęczeniowe, które mogłyby doprowadzić do katastrofalnego uszkodzenia samolotu.

26.370 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu i program obsługi technicznej statku powietrznego (**apply from 26 February 2021**)

- iii. dla samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie startowej (MTOW) powyżej 34 019 kg (75 000 lbs), **zatwierdzone ograniczenia ważności**;

Compliance is demonstrated by incorporating into the maintenance programme the most restrictive applicable limitation of points (1), (2) or (3) below, in flight cycles or flight hours or both, as appropriate:

- 1) An EASA-approved LOV in accordance with Part-26, or
- 2) An EASA-approved limitation on the applicability of the ALS of the instructions for continued airworthiness at the aeroplane level, in accordance with JAR/CS 25.571 and 25.1529 (or equivalent), or
- 3) For aeroplanes listed in Table 1 below, the limitation in Table 1, unless EASA has approved different limitations in accordance with (1) or (2).

„**ograniczenia ważności**” (ang. limit of validity) oznacza, w kontekście danych inżynierskich wspierających strukturalny program obsługi technicznej, okres, wyrażony jako łączna liczba cykli lotu lub godzin lotu, bądź obie te wartości, co do którego wykazano, że w jego trakcie w samolocie nie dojdzie do rozległych uszkodzeń zmęczeniowych;

„**airworthiness limitation section**” (ALS) means a section in the instructions for continued airworthiness, as required by points 21.A.61, 21.A.107 and 21.A.120A of Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012, that contains airworthiness limitations that set out each mandatory replacement time, inspection interval and related inspection procedure;

Należy wziąć pod uwagę datę wejścia w życie



Należy wziąć pod uwagę datę wejścia w życie

Type/Model	FC/FH
Boeing 707 (-300 Series and -400 Series)	20 000 FC
Boeing 720	30 000 FC
DC 8	50 000 FC/50 000 FH
DC-9	100 000 FC/100 000 FH
DC-10-10, -15	42 000 FC/60 000 FH
DC-10-30, -40, -10F, -30F, -40F	30 000 FC/60 000 FH
MD-10-10F	42 000 FC/60 000 FH
MD-10-30F	30,000 FC/60,000 FH
MD-90	60 000 FC/90 000 FH
Lockheed Electra L-188	26 600 FC
Lockheed Hercules 382 Series Hercules Models 382, 382B, 382E, 382F, and 382G	20 000 FC/50 000 FH
Lockheed Tristar L-1011-385-1, L-1011-385-1-14, L-1011-385-1-15, and L-1011-385-3.	36 000 FC

Table 1

26.370 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu i program obsługi technicznej statku powietrznego (**apply from 26 February 2021**)

iv. program zapobiegania i kontroli korozji.

Compliance is demonstrated by incorporating a CPCP into the maintenance programme, and where a TC holder baseline CPCP produced in accordance with point 26.304 of Part-26 exists, it is taken into account in the development of the operator's CPCP.

„program zapobiegania i kontroli korozji” (ang. corrosion prevention and control programme) oznacza dokument, który odzwierciedla systematyczne podejście do zapobiegania i kontroli korozji podstawowej struktury samolotu, obejmujący podstawowe czynności związane z korozją, w tym inspekcje, obszary, których te czynności dotyczą, określone poziomy korozji i okresy zgodności (progi wdrażania i częstotliwość powtórzeń). Podstawowy program zapobiegania i kontroli korozji ustanawia posiadacz certyfikatu typu, a operatorzy mogą go dostosowywać w celu stworzenia programu zapobiegania i kontroli korozji w ramach programu obsługi technicznej specyficznego dla ich operacji;

26.370 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu i program obsługi technicznej statku powietrznego

b) Do obowiązków, o których mowa w lit. a), zastosowanie mają następujące terminy:

- i. przegląd programu obsługi technicznej statku powietrznego pod kątem spełnienia wymagań określonych w lit. a) ppkt (i), (ii) oraz (iv) przeprowadza się **przed dniem 26 lutego 2024 r.** lub przed eksploatacją samolotu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza;
 - approved damage-tolerance-based inspection programme
 - means for addressing the adverse effects that repairs and modifications may have on fatigue-critical structure
 - CPCP
- i. przegląd programu obsługi technicznej statku powietrznego pod kątem spełnienia wymagań określonych w lit. a) pkt (iii) przeprowadza się **przed dniem 26 sierpnia 2021 r.** lub 6 miesięcy po publikacji ograniczenia ważności lub przed eksploatacją samolotu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
 - limit of validity

Należy wziąć pod uwagę datę wejścia w życie

SUBJECT : BOEING SUPPORT OF OPERATOR COMPLIANCE WITH THE EU AGEING AIRPLANE SAFETY RULE PART 26

SERVICE LETTER

The purpose of this service letter is to discuss the impact of the European Union (EU) regulations related to the continuing airworthiness and safety improvements of aircraft for the 707, 717, 720, 727, 737, 747, 757, 767, 777, 787, DC-8, D-9, DC-10, MD-10, MD-11, MD-80, and MD-90 models and the Boeing Commercial Airplanes (BCA) publications and procedures developed to support operator compliance to EU Point 26.370.

Należy wziąć pod uwagę datę wejścia w życie

Model	Baseline Programs				REG (Point 26.309)	FCBS (Point 26.306)	FCMS (Point 26.307)	Master Change Collector Service Bulletin (MCSB) (Point 26.307)	Structural Repair Manual (SRM) (Point 26.308)	Fleet Support Collector Service Bulletin (FSSB) (Point 26.308)
	MRBR Structures/ Zonal Programs or CPCP (Point 26.304)	MPD/ AWL (Point 26.302, 26.303)	SSID (Point 26.302)							
737-1/2	D6-38528	D6-38278-CMR	D6-37089 D6-37089-1	D6-87272* D6-84301	D6-84141	D6-84180	737-00-1011 737-00-1013 737-00-1014 737-00-1017 737-00-1021 737-00-1022 737-00-1024 737-00-1026	D6-15565	737-00-1006	
737-3/4/5	D6-82981-MRBR		D6-82669					D6-37635 D6-38246 D6-38441		
737NG	D626A001-MRBR	D626A001-9-01	N/A	D6-87272* D042A525	D926A120-01		737-00-1009 737-00-1012 737-00-1015 737-00-1016 737-00-1018 737-00-1019 737-00-1027	D643A220 D634A201 D634A330 D634A210 D634A211 D634A213	737-00-1007	
737-800BCF		D140A006	N/A					N/A	N/A	
737-8/8200/9	D626A009	D626A011-9-01	N/A	N/A	D926A120-02	N/A	N/A	D634A209 D634A238 D634A241 D634A242	N/A	



Należy wziąć pod uwagę datę wejścia w życie

26.302 Fatigue and damage tolerance evaluation

26.303 Limit of Validity

26.304 Corrosion prevention and control programme

26.306 Fatigue critical baseline structure

26.307 Damage tolerance data for existing changes to fatigue critical structure

26.308 Damage tolerance data for existing repairs to fatigue critical structure

Model	Baseline Programs				REG (Point 26.309)	FCBS (Point 26.306)	FCMS (Point 26.307)	Master Change Collector Service Bulletin (MCSB) (Point 26.307)	Structural Repair Manual (SRM) (Point 26.308)	Fleet Support Collector Service Bulletin (FSSB) (Point 26.308)
	MRBR Structures/ Zonal Programs or CPCP (Point 26.304)	MPD/ AWL (Point 26.302, 26.303)	SSID (Point 26.302)							
737-1/2	D6-38528	D6-38278-CMR	D6-37089 D6-37089-1	D6-87272* D6-84301	D6-84141	D6-84180	737-00-1011 737-00-1013 737-00-1014 737-00-1017 737-00-1021 737-00-1022 737-00-1024 737-00-1026	D6-15565	737-00-1006	
737-3/4/5	D6-82981-MRBR		D6-82669					D6-37635 D6-38246 D6-38441		
737NG	D626A001-MRBR	D626A001-9-01	N/A	D6-87272* D042A525	D926A120-01	737-00-1009 737-00-1012 737-00-1015 737-00-1016 737-00-1018 737-00-1019 737-00-1027	D643A220 D634A201 D634A330 D634A210 D634A211 D634A213	737-00-1007		
737-800BCF		D140A006	N/A				D140A005	N/A	D634A209	N/A
737-8/8200/9	D626A009	D626A011-9-01	N/A	N/A	D926A120-02	N/A	N/A	D634A238 D634A241 D634A242	N/A	

Additional Airworthiness Specifications (Regulation (EU) 2015/640) – Part 26

Wymienione poniżej paragrafy PART/CS-26 nie podlegają niniejszej prezentacji, ponieważ nie mają bezpośredniego zastosowania przez operatora.

Jednakże, mają one zastosowanie dla TC, STC i posiadacza zatwierdzenia zmiany i mogą mieć pośredni wpływ na konserwację, serwisowanie i/lub naprawę statku powietrznego.

26.300 Continuing structural integrity programme for ageing aeroplanes structures - general requirements

26.301 Compliance Plan for (R)TC holders

26.302 Fatigue and damage tolerance evaluation

26.303 Limit of Validity

26.304 Corrosion prevention and control programme

26.305 Validity of the continuing structural integrity programme

26.306 Fatigue critical baseline structure

26.307 Damage tolerance data for existing changes to fatigue critical structure

26.308 Damage tolerance data for existing repairs to fatigue critical structure

26.309 Repair evaluation guidelines

26.330 Damage tolerance data for existing supplemental type-certificates (STCs), other existing major changes and existing repairs affecting those changes or STCs

26.331 Compliance Plan for STC holders

26.332 Identification of changes affecting fatigue critical structure

26.333 Damage tolerance data for STCs and repairs to those STCs approved on or after 1 September 2003

26.334 Damage tolerance data for STCs and other changes and repairs to those changes approved before 1 September 2003



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Łukasz Sergiejew

Główny Specjalista
LTT-1