



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 31 sierpnia 2010 r.

Nr 17

TREŚĆ:

Poz.

OBWIESZCZENIE

92 — Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 marca 2010 r. w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uwzględniającego zmianę 3 europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR-26 „Dodatkowe wymagania zdatności do lotu” 1635

92

OBWIESZCZENIE NR 6 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 marca 2010 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uwzględniającego zmianę 3 europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR-26 „Dodatkowe wymagania zdatności do lotu”

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w zw. z art. 3 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) oraz w zw. z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich

wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity uwzględniający zmianę 3 europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR-26 – „Dodatkowe wymagania zdatności do lotu”, przyjętą przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA).

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Obwieszczenia nr 6
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 11 marca 2010 r.*

Wspólne Przepisy Lotnicze

JAR-26

DODATKOWE PRZEPISY ZDATNOŚCI DO LOTU DLA UŻYTKOWANIA

Wydane
1 grudnia 2005

W przypadku powstania wątpliwości w interpretacji
przepisów, do ostatecznej analizy służy tekst w j. angielskim.

JAR-26

Członkowie Joint Aviation Authorities Committee (Komitetu Wspólnych Nadzorów Lotniczych) są przedstawicielami Cywilnych Władz Lotniczych krajów, które podpisały "Uzgodnienia Dotyczące Opracowania i Zatwierdzania Wspólnych Wymagań na temat Zdatości do Lotu". Wykaz tych krajów jest prowadzony przez European Civil Aviation Conference, ECAC (Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego), 3 bis Villa Emile Bergerat 92522, NEUILL Y SUR SEINE, Cedex, France. *

W sprawie otrzymania dalszych egzemplarzy Joint Aviation Requirements, Wspólnych Przepisów Lotniczych należy zwracać się do Global Engineering Documents, 15 Inverness Way East, Englewood, Colorado 80112, USA. Adresy biur dostępne są na stronie JAA (www.jaa.nl) i stronie Global (www.global.ihs.com).

Celem zakupu dokumentów Joint Aviation Authorities w wersji elektronicznej szukaj informacji na stronie Information Handling Services (IHS) www.ihsaviation.com.

W sprawach związanych z treścią należy zwracać się do Sekretariatu JAA, JAA Headquarters, Saturnusstraat 810, PO Box 3000, 2130 KA Hoofddorp, The Netherlands (publications@jaa.nl).

* Krajami tymi są:

Albania, Armenia, Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Republika Czech, Dania, Estonia, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, Finlandia, Republika Macedonii, Francja, Niemcy, Grecja, Węgry, Islandia, Irlandia, Włochy, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Malta, Monaco, Holandia, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Mołdawii, Rumunia, Serbia i Czarnogóra, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Turcja, Ukraina i Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii.

JAR-26

TREŚĆ (Zarys ogólny)

JAR-26

DODATKOWE PRZEPISY ZDATNOŚCI DO LOTU DLA UŻYTKOWANIA

SŁOWO WSTĘPNE

LISTA KONTROLNA STRON

PREAMBUŁY

DZIAŁ 1 - WYMAGANIA

PODCZĘŚĆ A - OGÓLNE

PODCZĘŚĆ B - LOTNICZY TRANSPORT HANDLOWY (SAMOLOTY)

PODCZĘŚĆ C - LOTNICTWO OGÓLNE (SAMOLOTY)

PODCZĘŚĆ D - LOTNICZY TRANSPORT HANDLOWY (ŚMIGŁOWCE)

PODCZĘŚĆ E - LOTNICTWO OGÓLNE (ŚMIGŁOWCE)

DZIAŁ 2 - [WSPÓLNE OKÓLNIKI DORADCZE (ACJ)], AKCEPTOWALNE SPOSOBY
SPEŁNIANIA (AMC) I MATERIAŁ INTERPRETACYJNY (IEM)

PODCZĘŚĆ A - OGÓLNE

PODCZĘŚĆ B - LOTNICZY TRANSPORT HANDLOWY (SAMOLOTY)

ZAŁĄCZNIKI

JAR-26

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

JAR-26

TREŚĆ (Szczegóły)

JAR-26

DODATKOWE PRZEPISY ZDATNOŚCI DO LOTU DLA UŻYTKOWANIA

<i>Paragraf</i>	<i>Strona</i>
SŁOWO WSTĘPNE	F-1
LISTA KONTROLNA STRON	CL-1
PREAMBUŁY	P-1
DZIAŁ 1 - WYMAGANIA	1-O-1

PODCZĘŚĆ A - OGÓLNE

JAR 26.1	Stosowalność	1-A-1
JAR 26.2	Terminologia	1-A-1
JAR 26.3	Stwierdzenia o równoważnym bezpieczeństwie	1-A-1
JAR 26.5	Odstępstwa w zakresie zdatności do lotu	1-A-1

PODCZĘŚĆ B - HANDLOWY TRANSPORT LOTNICZY (SAMOLOTY)

ZABEZPIECZENIE/UMOCOWANIE PERSONELU I CARGO

[JAR 26.50	Siedzenia, koje, pasy bezpieczeństwa i uprzącze	1-B-1]
------------	---	--------

ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA

JAR 26.100	Położenie wyjść awaryjnych	1-B-2
JAR 26.105	Dostęp do wyjść awaryjnych	1-B-2
JAR 26.110	Oznaczenia wyjść awaryjnych	1-B-2
[JAR 26.120	Oświetlenie awaryjne wnętrza i jego działania	1-B-3]
[JAR 26.125	Zewnętrzne oświetlenie awaryjne	1-B-5]
[JAR 26.130	Pomocnicze środki ewakuacyjne i drogi ucieczki	1-B-7]

ZABEZPIECZENIE PRZECIWPOŻAROWE

JAR 26.150	Wnętrza pomieszczeń	1-B-8
JAR 26.155	Palność wykładzin pomieszczeń dla ładunku	1-B-9
JAR 26.160	Zabezpieczenie pożarowe toalet	1-B-9

UKŁADY I WYPOSAŻENIE

JAR 26.200	Ostrzeganie dźwiękowe podwozia	1-B-9
JAR 26.250	Działanie systemów drzwi kabiny pilotów	1-B-10
	Pojedyncza niesprawność	
JAR 26.260	Uwzględnienie zagadnień ochrony	1-B-10

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik F	1-B-11
-------------	--------

Uwaga : W JAR-26 nie istnieją załączniki A do E. Załącznik „F” jest tutaj użyty dla zharmonizowania z JAR-25.

JAR-26

PODCZEŚĆ C - LOTNICTWO OGÓLNE (SAMOLOTY)

[Zarezerwowane]

1-C-1

PODCZEŚĆ D - LOTNICZY TRANSPORT HANDLOWY (ŚMIGŁOWCE)

[Zarezerwowane]

1-D-1

PODCZEŚĆ E - LOTNICTWO OGÓLNE (ŚMIGŁOWCE)

[Zarezerwowane]

1-E-1

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

JAR-26

TREŚĆ (ciąg dalszy)

Strona

**DZIAŁ 2 - [WSPÓLNE OKÓLNIKI DORADCZE (ACJ)], AKCEPTOWALNE SPOSOBY
SPEŁNIANIA (AMC) I MATERIAŁ INTERPRETACYJNY (IEM) 2-O-1**

PODCZĘŚĆ A - OGÓLNE

IEM Nr 1 do JAR 26.2	„Wyprodukowane”	2-A-1
IEM Nr 2 do JAR 26.2	„Max certyfikowana liczba miejsc pasażerskich (MCPSC)	2-A-1
IEM 26.3	Stwierdzenia o równoważnym bezpieczeństwie (ESF)	2-A-1
IEM 26.5	Odstępstwa w zakresie zdolności do lotu	2-A-1

PODCZĘŚĆ B - LOTNICZY TRANSPORT HANDLOWY (SAMOLOTY)

[ACJ 26.50(c)	Rozmieszczenie siedzeń dla załogi z uwzględnieniem ryzyka uszkodzenia ciała	2-B-1]
IEM 26. 110(e)(4)	Oznaczenia wyjść awaryjnych	2-B-1
IEM 26. 150(a)	Wnętrza pomieszczeń	2-B-2
IEM 26. 150(c)	Wnętrza pomieszczeń	2-B-2
IEM 26. 150(d)	Wnętrza pomieszczeń	2-B-3
IEM 26. 155	Palność wykładzin pomieszczeń dla ładunku	2-B-3
ACJ 26.260	Dodatkowa informacja o certyfikacji wytrzymałości drzwi na pokładzie dużych samolotów	2-B-4
ACJ 26.260(a)(1)	Wytrzymałość na wtargnięcie do kabiny pilotów	2-B-4
ACJ 26.260(a)(2)	Wytrzymałość kabiny pilotów na przebicia	2-B-4
ACM do Załącznika - F Część IV	Metody prób dla określenia stopnia odprowadzania ciepła od materiałów kabiny wystawionych na promieniowanie cieplne	2-B-5

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1	Tabela odniesień JAR-26/JAR-25/FAR Część 121	2-App 1-1
-------------	--	-----------

JAR-26

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

JAR-26

SŁOWO WSTĘPNE

1. Nadzory Lotnictwa Cywilnego pewnych państw europejskich uzgodniły wspólne, obszerne i szczegółowe wymagania zdatności do lotu - *Joint Airworthiness Requirements (JAR)* - nazywane dalej w tekście polskim Wspólnymi Przepisami Lotniczymi, mając na względzie zmniejszenie problemów związanych z Certyfikacją Typu (*Type Certification*) podczas wspólnych przedsięwzięć, ułatwienie eksportu i importu wyrobów lotniczych, oraz ułatwienie uznawania (akceptacji) prac obsługowych, wykonanych w jednym z krajów europejskich, przez Nadzory Lotnicze innych krajów europejskich, a także nadzorowanie operacji, wykonywanych w ramach handlowego transportu lotniczego.
2. Wymagania JAR są uznawane przez Nadzory Lotnictwa Cywilnego państw uczestniczących, jako możliwa do przyjęcia podstawa wykazywania zgodności z ich krajowymi przepisami zdatności do lotu.
3. Przepisy JAR dotyczące Zatwierdzonych Organizacji Obsługowych, JAR-145, są opracowane w oparciu o format, a tam, gdzie to jest właściwe, także o zawartość, Części 43 i 145 FAR (*Federal Aviation Regulations*) Federalnej Administracji Lotnictwa Stanów Zjednoczonych Ameryki.
4. Aneks 6 ICAO został wybrany jako źródło dla podstawowej struktury przepisów JAR-OPS, czyli przepisów JAR dla Certyfikacji Operatora Lotniczego (*Air Operator Certification*), ale posiadają one dodatkowe podrozdziały tam, gdzie to zostało uznane za odpowiednie. Zawartość Aneksu 6 została wykorzystana i włączona do tekstu w miejscach, gdzie było to potrzebne, przez wykorzystanie istniejących przepisów europejskich oraz przepisów *Federal Aviation Regulations* Stanów Zjednoczonych Ameryki, gdzie to było właściwe.
5. Przepisy JAR-26 w chwili obecnej składają się z dodatkowych wymagań z zakresu zdatności do lotu dla handlowego przewozu lotniczego wykonywanego przy pomocy samolotów, które mają być wprowadzone w momencie wprowadzania przepisów JAR-OPS Część 1.
6. Przyszły rozwój wymagań przepisów JAR-26 będzie następował według procedury *NPA Notice of Proposed Amendments*, Propozycji Poprawek, JAA. Te procedury pozwalają, aby poprawka do JAR-26 była proponowana przez Nadzór Lotnictwa Cywilnego dowolnego z krajów członkowskich, oraz przez dowolną organizację, reprezentowaną we Wspólnym Zgromadzeniu Kierującym (*Joint Steering Assembly*).
7. Nadzory Lotnictwa Cywilnego uzgodniły, że nie będą jednostronnie inicjowały poprawek do swoich zestawów przepisów krajowych bez przedłożenia propozycji poprawki do JAR-26 według uzgodnionej procedury.
8. Definicje i skróty określeń używanych w JAR-26, które są uznane za mające ogólne zastosowanie, są zamieszczone w JAR-1, Definicje i Skróty. Jednakże definicje i skróty określeń używanych w JAR-26, które są specyficzne dla poszczególnej Podczęści JAR-26, są normalnie podawane w danej Podczęści, albo, wyjątkowo, w związanym materiale na temat spełnienia albo interpretacji.
9. Uzupełnienia tekstu w niniejszych JAR-26 są zazwyczaj wydawane początkowo jako uzupełnienia w postaci "Pomarańczowych kartek". Te "Pomarańczowe kartki", są to strony zawierające zmienione paragrafy, po przyjęciu NPA. Wydanie takich kartek pozwala uniknąć zmiany numeracji stron całych Podczęści oraz stanowi metodę wyraźnego zaznaczania nowego tekstu. Posiadają one datę obowiązywania i mają taki sam status i stosowność od tej daty, jak JAR-26. Gdy uzupełnienia na pomarańczowych kartkach są włączane do wydrukowanego tekstu, odbywa się to za pośrednictwem "Zmiany" ("*Change*").

JAR-26

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

JAR-26

WSPÓLNE PRZEPISY LOTNICZE

LISTA KONTROLNA STRON

JAR-26 DODATKOWE WYMAGANIA ZDATNOŚCI DO LOTU DLA UŻYTKOWANIA

WYDANIE TRZECIE DATOWANE 01.12.05

Obecnie są aktualne następujące strony JAR-26:

<i>Nr strony</i>	<i>Oznaczenie</i>	
Strona tytułowa	Zmiana 3	01.12.05
ii	Zmiana 2	01.09.05
C-1	Zmiana 3	01.12.05
C-2	Zmiana 1	01.05.03
C-4	Zmiana 3	01.12.05
C-5	Zmiana 3	01.12.05
C-6	Zmiana 3	01.12.05
F-1		13.07.98
F-2		13.07.98
CL-1	Zmiana 3	01.12.05
CL-2	Zmiana 3	01.12.05
P-1	Zmiana 3	01.12.05
P-2	Zmiana 3	01.12.05
1-O-1		13.07.98
1-O-2		13.07.98
1-A-1		13.07.98
1-A-2		13.07.98
1-B-1	Zmiana 3	01.12.05
1-B-2	Zmiana 3	01.12.05
1-B-3	Zmiana 3	01.12.05
1-B-5	Zmiana 3	01.12.05
1-B-6	Zmiana 3	01.12.05
1-B-7	Zmiana 3	01.12.05
1-B-8	Zmiana 3	01.12.05
1-B-9	Zmiana 3	01.12.05
1-B-10	Zmiana 3	01.12.05
1-B-11	Zmiana 3	01.12.05
1-B-12	Zmiana 3	01.12.05
1-B-13	Zmiana 3	01.12.05
1-B-14	Zmiana 3	01.12.05
1-B-15	Zmiana 3	01.12.05
1-B-16	Zmiana 3	01.12.05
1-B-17	Zmiana 3	01.12.05
1-B-18	Zmiana 3	01.12.05
1-B-19	Zmiana 3	01.12.05
1-B-20	Zmiana 3	01.12.05
1-B-21	Zmiana 3	01.12.05
1-B-22	Zmiana 3	01.12.05
1-B-23	Zmiana 3	01.12.05
1-B-24	Zmiana 3	01.12.05
1-B-25	Zmiana 3	01.12.05
1-B-26	Zmiana 3	01.12.05
1-B-27	Zmiana 3	01.12.05
1-B-28	Zmiana 3	01.12.05
1-B-29	Zmiana 3	01.12.05
1-B-30	Zmiana 3	01.12.05

JAR-26

<i>Nr strony</i>	<i>Oznaczenie</i>	
1-B-31	Zmiana 3	01.12.05
1-B-32	Zmiana 3	01.12.05
1-B-33	Zmiana 3	01.12.05
1-B-34	Zmiana 3	01.12.05
1-B-35	Zmiana 3	01.12.05
1-B-36	Zmiana 3	01.12.05
1-B-37	Zmiana 3	01.12.05
1-B-38	Zmiana 3	01.12.05
1-C-1		13.07.98
1-C-2		13.07.98
1-D-1		13.07.98
1-D-2		13.07.98
1-E-1		13.07.98
1-E-2		13.07.98
2-O-1		13.07.98
2-O-2		13.07.98
2-A-1		13.07.98
2-A-2		13.07.98
2-B-1	Zmiana 3	01.12.05
2-B-2	Zmiana 1	01.05.03
2-B-3	Zmiana 1	01.05.03
2-B-4	Zmiana 1	01.05.03
2-B-5	Zmiana 1	01.05.03
2-B-6	Zmiana 1	01.05.03
2-App 1-1	Zmiana 3	01.12.05
2-App 1-2	Zmiana 3	01.12.05

JAR-26

PREAMBUŁY

JAR-26

Wydane

13.07.98

JAR-26 składa się z dodatkowych wymagań na temat zdolności do lotu, dotyczących handlowego transportu lotniczego przy pomocy samolotów, które mają być wprowadzone do użytkowania w czasie odpowiadającym ostatecznemu wprowadzeniu w życie przepisów JAR-OPS Część 1.

Zmiana 1

01.05.03

Zmiana 1 do JAR-26 zawiera zmiany będące skutkiem wprowadzenia NPA-26-16.

Dział 1
Podczęść B

(a) Wprowadzenie nowego JAR-26.260, rezultat NPA-26-16.

Dział 2
Podczęść B

(a) Wprowadzenie nowego ACJ 26.260, rezultat NPA-26-16.

(b) Wprowadzenie nowego ACJ 26.260(a){1}, rezultat NPA-26-16.

(c) Wprowadzenie nowego ACJ 26.260(a){2}, rezultat NPA-26-16.

Zmiana 2

01.09.05

Zmiana 2 do JAR-26 zawiera zmiany będące skutkiem wprowadzenia NPA-26-19.

Dział 1
Podczęść B

(a) Wprowadzenie nowego JAR-26.250, rezultat NPA-26-19.

Zmiana 3

01.12.05

Zmiana 3 do JAR-26 zawiera zmiany będące skutkiem wprowadzenia NPA-26-14.

Dział 1
Podczęść B

(a) Wprowadzenie nowego JAR-26.50, rezultat NPA-26-14.

JAR-26

- (b) Wprowadzenie nowego JAR-26.120, rezultat NPA-26-14.
- (c) Wprowadzenie nowego JAR-26.125, rezultat NPA-26-14.
- (d) Wprowadzenie nowego JAR-26.130, rezultat NPA-26-14.

Dział 2
Podczęść B

- (a) Wprowadzenie nowego ACJ-26.50, rezultat NPA-26-14.
- (b) Zmiana do Załącznik 1, rezultat NPA-26-14.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 1

JAR-26

DZIAŁ 1 - WYMAGANIA

1 OGÓLNE

Niniejszy Dział zawiera wymagania dotyczące spełnienia JAR-26.

2 PREZENTACJA

- 2.1 Wymagania JAR-26 są przedstawione w dwóch kolumnach na luźnych stronach, z których każda jest identyfikowana przez datę Zmiany o odpowiednim numerze, jaką jest wprowadzona lub wznowiona.
- 2.2 Podtytuły są drukowane czcionką pochyloną (*"italie"*).
- 2.3 Uwagi wyjaśniające, niestanowiące części tekstu JAR występują zapisane drobniejszą czcionką.
- 2.4 Nowe, poprawione i uzupełnione teksty będą podawane w nawiasach prostokątnych aż do chwili wydania następnej "Zmiany".

JAR-26

DZIAŁ 1

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 1

JAR-26

PODCZEŚĆ A – OGÓLNE

JAR 26.1 Stosowalność

(a) Niniejsze przepisy JAR-26 ustanawiają dodatkowe, szczegółowe wymagania w zakresie zdatności do lotu, co do których operatorzy muszą zapewnić, że uzyskane zostało spełnienie, jeżeli użytkują zgodnie z Częścią JAR-OPS stosowną do poszczególnego typu operacji:

- (1) Podczęść B odnosi się do Handlowego Transportu Lotniczego (Samoloty);
- (2) Podczęść C odnosi się do Lotnictwa Ogólnego (Samoloty);
- (3) Podczęść D odnosi się do Handlowego Transportu Lotniczego (Śmigłowce);
- (4) Podczęść C odnosi się do Lotnictwa Ogólnego (Śmigłowce).

(b) Wymagania JAR-26 mają zastosowanie jak następuje:

- (1) Dla Podczęści B od 1 października 1999 r., jeżeli nie stwierdzono inaczej;
- (2) Zarezerwowane;
- (3) Zarezerwowane;
- (4) Zarezerwowane;

(c) Do momentu wprowadzenia JAR-26 mają zastosowanie obecne krajowe przepisy lotnicze.

JAR 26.2 Terminologia

"Odstępstwo w zakresie zdatności do lotu" (*"Airworthiness Exemption"*): oznacza odstępstwo od wymagań zdatności do lotu, które zostało wydane przez Krajowy Nadzór Lotniczy zgodnie z jego Procedurami Certyfikowania Typu. Nie oznacza to, że obejmuje to te odstępstwa, które zostały wydane zgodnie z JAR-OPS 1.010 lub 3.010.

"Wyprodukowany" (*"Manufactured"*): oznacza datę, w której zapisy przeglądu wykazują, że określony statek powietrzny jest po raz pierwszy w stanie nadającym się do bezpiecznego lotu. (Patrz JEM Nr 1 do JAR 26.2)

"Maksymalna certyfikowana liczba miejsc pasażerskich" (*"Maximum Certificated Passenger Seating Capacity-MCPSC"*): oznacza maksymalną liczbę miejsc pasażerskich, wyłączając miejsca załogi, zatwierdzoną podczas certyfikacji statku powietrznego oraz określoną w Arkuszu Danych do Certyfikatu Typu. (Patrz IEM Nr 2 do JAR 26.2)

JAR-26.2 (c.d.)

"Maksymalna Zatwierdzona Konfiguracja Miejsc Pasażerskich" (*"Maximum Approved Passenger Seating Configuration-MAPSC"*): oznacza maksymalną liczbę miejsc pasażerskich poszczególnego samolotu, wyłączając miejsca pilotów lub miejsca personelu pokładowego, oraz miejsca personelu kabinowego, zależnie od tego co ma zastosowanie, zatwierdzona przez Nadzór oraz określona w Instrukcji Operacyjnej.

"Certyfikowany jako Typ" (*"Type Certificated TC"*): odniesienie do momentu kiedy statek powietrzny uzyskał certyfikat typu oznacza datę wydania TC, lub równoważnego w kraju pochodzenia (tj. kraju, w którym został wydany pierwszy Certyfikat Typu).

**JAR 26.3 Stwierdzenia o równoważnym bezpieczeństwie (ESF)
(Patrz JEM 26.3)**

Stwierdzenia o równoważnym bezpieczeństwie włączone do podstawy Certyfikacji Typu statku powietrznego, uczynione i zaakceptowane przez Nadzór krajowy pozostają ważne w stosunku do JAR-26 lub równoważnych przepisów.

JAR 26.5 Odstępstwa w zakresie zdatności do lotu (Patrz JEM 26.5)

(a) *Wcześniej wydane odstępstwa w zakresie zdatności do lotu*: Odstępstwa w zakresie zdatności do lotu wydane, w stosunku do wymagań JAR-26 lub równoważnych, dla podstawy certyfikacji statku powietrznego, dokumentacji Certyfikatu Zdatości do Lotu (*C of A*) lub dokumentacji zatwierdzającej użytkowanie przed wprowadzeniem niniejszych JAR-26 (jako odpowiednie w każdym kraju), będą podawane do wiadomości ich Nadzorom przez posiadacza AOC, który będzie wprowadzał statek powietrzny do swojej floty, kiedy ten statek powietrzny będzie przenoszony z jednego Rejestru JAA do drugiego.

(b) *Odstępstwa w zakresie zdatności do lotu wydane po wprowadzeniu JAR-26*: Po dacie wprowadzenia JAR-26 wnioski o Odstępstwa w zakresie zdatności do lotu w stosunku do wymagań JAR-26 będą składane zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami JAR dla certyfikacji lub użytkowania. W przypadku takich wspólnie uzgodnionych odstępstw w zakresie zdatności do lotu nie ma dodatkowego wymagania zgłaszania do Krajowych Władz Lotniczych.

JAR-26

DZIAŁ 1

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 1

JAR-26

POD CZĘŚĆ B - HANDLOWY TRANSPORT LOTNICZY (SAMOLOTY)

[ZABEZPIECZENIE/UMOCOWANIE
PERSONELU I CARGO

JAR 26.50 **Siedzenia, koje, pasy
bezpieczeństwa i uprząże**

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.785(h), (j) i (k), zmiana 8, 30/11/81 i FAR 25.785(g), zm. 25-51, 6/3/1980) jak również z FAR 121.311 (d)(f) i (g), zmiana 21, opublikowany 17/2/98; patrz również: JAR-OPS 1.730 zmiana 1, 1/3/98)

Operator nie będzie wykonywał operacji dużym samolotem, który uzyskał certyfikat typu po 1 stycznia 1958, jeżeli nie spełnia jak niżej:

(a) Każde stanowisko w kabinie pilota musi być wyposażone w zestaw pasa bezpieczeństwa i uprząż z jedną klamrą zwalniającą, która pozwala na wykonywanie wszystkich niezbędnych czynności w kabinie osobie siedzącej zapiętej w pasy bezpieczeństwa i uprząż. Należy zapewnić możliwość zabezpieczenia każdego zestawu pasa bezpieczeństwa i uprząży gdy nieużywane, aby nie przeszkadzały w operacjach samolotu i przy nagłym opuszczaniu samolotu w sytuacji awaryjnej. Można nadal używać uprząż i zestaw pasa bezpieczeństwa i uprząży zatwierdzonych przed 6 marca 1980. Pasy bezpieczeństwa i uprząż można zaprojektować tak, aby wytrzymały współczynniki obciążenia bezwładnościowego, określone w podstawie certyfikacji samolotu.

(b) Każdy fotel przeznaczony dla członka załogi a znajdujący się w kabinie pasażerskiej, z wyjątkiem foteli pasażerskich zajętych przez członków załogi nie wymaganych JAR-OPS 1.990, musi być wyposażony w system ograniczania ruchu składający się z pasów bezpieczeństwa i uprząży z jedną klamrą zwalniającą. Należy zapewnić możliwość zabezpieczenia każdego zestawu pasa bezpieczeństwa i uprząży gdy nieużywane, aby nie przeszkadzały w operacjach samolotu i przy nagłym opuszczaniu samolotu w sytuacji awaryjnej. Ponadto:

(1) W miarę możliwości, bez zmiany ich wymaganej bliskości do wyjść awaryjnych na poziomie kabiny, fotele dla załogi muszą być tak usytuowane aby zapewniały bezpośrednią widoczność części kabiny pasażerskiej, za którą odpowiedzialny jest dany członek załogi. Nie dotyczy to tych samolotów, które posiadają podstawę certyfikacji określoną przed wydaniem JAR 25.785 zmiana. 8 (lub FAR Part 25, § 785, zmiana 25-51), a fotele członków załogi nie muszą być przemieszczane, aby spełnić niniejszy wymóg, jeżeli kabina pasażerska jest widoczna w lusterku.

JAR-26.50(b) (c.d.)

(2) Fotele członków załogi muszą:

(i) być usytuowane przodem lub tyłem i tak wyprofilowane, aby zapewniały oparcie dla rąk, ramion, głowy i kręgosłupa;

(ii) być tak ustawione, aby w przypadku gdy są nieużywane, nie przeszkadzały w użytkowaniu przejść i wyjść.

Można nadal używać uprząż i zestaw pasa bezpieczeństwa i uprząży zatwierdzonych przed 6 marca 1980. Pasy bezpieczeństwa i uprząż można zaprojektować tak, aby wytrzymały współczynniki obciążenia bezwładnościowego, określone w podstawie certyfikacji samolotu.

(c) Każdy fotel dla członka załogi wykonującego obowiązki musi być tak usytuowany, aby zminimalizować prawdopodobieństwo doznania przez siedzącego w nim uszkodzenia ciała, będącego następstwem uderzenia przedmiotem, który przemieścił się w kuchence, wypadł ze schowka lub spadł z wózka. Należy uwzględnić wszystkie użytkowane w tych miejscach przedmioty (Patrz ACJ 26.50(c)).

(d) Każda siedząca osoba, której kąt wychylenia od płaszczyzny pionowej obejmującej oś główną samolotu jest większy niż 18° musi być chroniona przed uszkodzeniem głowy pasem bezpieczeństwa i siedzeniem absorbującym energię, które zapewnia oparcie dla rąk, ramion, głowy i kręgosłupa, lub pasem bezpieczeństwa i uprząż, która uniemożliwi kontakt głowy z jakimkolwiek niebezpiecznym przedmiotem. Każda siedząca osoba musi być chroniona przed uszkodzeniem głowy pasem bezpieczeństwa i, w zależności od typu, usytuowania i kierunku każdego fotela i jednym lub więcej z poniższych:

- (1) uprząż, która uniemożliwi kontakt głowy z jakimkolwiek niebezpiecznym przedmiotem;
- (2) eliminacją wszystkich niebezpiecznych przedmiotów w promieniu uderzenia głowy;
- (3) siedzenie absorbujące energię, które zapewnia oparcie dla rąk, ramion, głowy i kręgosłupa.]

[Zmiana 3, 01.12.05]

JAR-26

DZIAŁ 1

ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA

JAR 26.100 Położenie wyjść awaryjnych

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.807(d)(7) zmiana 13 plus Poprawka 93/1, 8/3/93)

Za wyjątkiem samolotów posiadających konfigurację wyjść awaryjnych, zabudowaną i zatwierdzoną przed 1 kwietnia 1999, operatorowi nie wolno wykonywać operacji dużym samolotem posiadającym MAPSC, wyższy niż 19, z niedziałającym wyjściem awaryjnym, jeżeli to powoduje, że odległość wyjścia awaryjnego od jakiegokolwiek sąsiedniego pasażerskiego wyjścia awaryjnego po tej samej stronie pokładu kadłuba jest większa niż 18,288 m (60 stóp), mierząc równolegle do osi podłużnej samolotu pomiędzy krawędziami najbliższych wyjść.

JAR 26.105 Dostęp do wyjść awaryjnych

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.813(d) do (t) zmiana 8,30/11/81)

Operatorowi nie wolno wykonywać operacji dużym samolotem, który nie spełnia, co następuje:

(a) Zarezerwowane

(b) Jeżeli dla osiągnięcia jakiegokolwiek wymaganego wyjścia awaryjnego z dowolnego miejsca w kabinie pasażerów konieczne jest przechodzenie przejściem oddzielającym pomieszczenia dla pasażerów od innych stref, przejście to musi być wolne od przeszkód. Można używać zasłonek, jeżeli pozwalają one na swobodne korzystanie z przejścia.

(c) Nie wolno zabudowywać drzwi w żadnej przegrodzie pomiędzy pomieszczeniami pasażerów.

(d) Jeżeli dla osiągnięcia jakiegokolwiek wymaganego wyjścia awaryjnego z dowolnego miejsca w kabinie pasażerów konieczne jest przechodzenie przejściem oddzielającym pomieszczenia dla pasażerów od innych stref, drzwi muszą posiadać środek dla blokowania ich w położeniu otwartym. Środek blokujący musi być zdolny wytrzymać obciążenie działające na nie, kiedy drzwi są przedmiotem dopuszczalnych sił bezwładności, względem otaczającej struktury, określonych w JAR/FAR Część 25.561(b), albo równoważnych, na poziomie zmiany/uzupełnienia określonego w odnoszącym się Arkuszu Danych Certyfikatu Typu, lub równoważnego dokumentu.

JAR 26.110 Oznaczenia wyjść awaryjnych

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.811(a) do (d), oraz (t) & (g), zmiana 8, 30/11/81, oraz JAR 25.811(e) zmiana 14, 27/5/94)

Operatorowi nie wolno użytkować dużego samolotu po 1 kwietnia 2001, który nie spełnia, co następuje:

(a) Każde pasażerskie wyjście awaryjne, jego środki dostępu, oraz jego środki otwierania muszą być oznaczone w widoczny sposób.

(b) Identyfikacja i położenie każdego wyjścia awaryjnego pasażerów muszą być rozpoznawalne z odległości równej szerokości kabiny.

(c) Należy zastosować środki wspomagające osobom siedzącym zlokalizowanie wyjść w warunkach gęstego dymu.

(d) Położenie każdego pasażerskiego wyjścia awaryjnego musi być oznaczone znakiem widocznym dla osób zbliżających się wzdłuż głównego przejścia (lub przejść). Musi być:

(1) Znak oznaczający awaryjne wyjście dla pasażerów nad przejściem (lub przejściami) w pobliżu każdego wyjścia awaryjnego dla pasażerów, lub gdzie indziej na suficie, jeżeli jest to bardziej praktyczne z powodu niskiego sufitu, z tym, że jeden znak może służyć dla oznakowania więcej niż jednego wyjścia, jeżeli każde wyjście jest łatwo widoczne z miejsca oznakowania;

(2) Znak oznaczający wyjście awaryjne dla pasażerów obok każdego wyjścia awaryjnego, z tym że jeden znak może służyć dwóm wyjściom, jeżeli obydwa są łatwo widoczne z miejsca oznakowania; oraz

(3) Znak na każdej wrzędzie lub przegrodzie, które ograniczają widoczność wzdłuż kabiny pasażerów dla wskazywania wyjść awaryjnych zasłoniętych przez wręgi lub przegrody, z wyjątkiem sytuacji, w których to nie jest możliwe, znak może być umieszczony w innym stosownym położeniu.

(e) Położenie rękojeści uruchamiającej i instrukcje dla otwierania wyjścia od wewnątrz samolotu muszą być pokazane w następujący sposób:

(1) Każde wyjście awaryjne dla pasażerów musi być oznakowane, lub jego oznaczenie musi znajdować się w pobliżu wyjścia, i być czytelne z odległości 762 mm (30 cali).

(2) Instrukcja posługiwania się rękojeścią uruchamiania wyjścia awaryjnego dla pasażerów i usuwania każdej osłony rękojeści, jeżeli rękojeść jest osłonięta, musi:

DZIAŁ 1

JAR-26

JAR-26.110(e) (c.d.)

- (i) Być samo-podświetlana z początkową jasnością co najmniej 160 mikrolambertów (z poziomem oświetlenia nie obniżającym się w trakcie użytkowania do poniżej 100 mikrolambertów); albo
- (ii) Być w widoczny sposób ulokowana i dobrze oświetlona przez oświetlenie awaryjne, nawet w warunkach skupienia się przewożonych osób przy wyjściu.

(3) Zarezerwowane

(4) Wszystkie wyjścia awaryjne dla pasażerów Typu II i większe z mechanizmem blokowania zwalnianym przez ruch rękojeści muszą być oznakowane czerwoną strzałką z trzonem o szerokości co najmniej 19 mm (0.75 cala), przylegającą do dźwigni, która wskazuje pełny zakres i kierunek wymaganego ruchu odblokowującego. Wyraz OPEN musi być umieszczony poziomo przy czubku strzałki i musi być wykonany dużymi czerwonymi literami o wysokości co najmniej 25 mm (1 cal). Strzałka i wyraz OPEN muszą być umieszczone na tle, które zapewni odpowiedni kontrast. (Patrz JEM 26.110(e)(4))

(f) Każde wyjście awaryjne, które musi otwierać się od zewnątrz oraz jego sposób otwierania, musi być oznakowane po zewnętrznej stronie samolotu. Dodatkowo stosuje się, co następuje:

(1) Oznakowanie zewnętrzne na boku kadłuba każdego wyjścia awaryjnego dla pasażerów musi być wokół oznaczone jednym kolorowym pasem o szerokości 50.80 mm (2 cale).

(2) Każde zewnętrzne oznakowanie włączając pas, musi zawierać kolor kontrastujący, ażeby było łatwo odróżnialne od powierzchni otaczającego kadłuba. Kontrast musi być taki, aby odbijalność od ciemniejszego tła stanowiła 15% lub mniej, odbijalność od jaśniejszego tła stanowiła co najmniej 45%. "Odbijalność" jest stosunkiem strumienia świetlnego odbitego przez ciało, do całego strumienia świetlnego na niego skierowanego. Jeżeli odbijalność ciemniejszego tła jest większa niż 15%, należy zapewnić co najmniej 30% różnicę pomiędzy jego odbijalnością a odbijalnością tła jaśniejszego.

(3) W przypadku wyjść innych niż znajdujących się z boku kadłuba, takich jak wyjścia na spodzie kadłuba lub na stożku ogonowym, zewnętrzne środki otwierania, włącznie z instrukcjami, jeżeli ma to zastosowanie, muszą być zauważalnie oznakowane na czerwono lub błyszcząco żółto, jeżeli kolor tła jest taki, że czerwony jest niewidoczny. Kiedy otwieranie jest umieszczone tylko po jednej stronie kadłuba, odpowiednie,

JAR 26.110(f)(c.d.)

widoczne oznakowanie musi być zastosowane po stronie przeciwnej.

(g) W każdym oznakowaniu wymaganym podpunktem (d) niniejszego punktu można używać w opisie wyrazu określenie "wyjście" ("exit") w miejsce określenia "wyjście awaryjne" ("emergency exit").

JAR 26.120 Oświetlenie awaryjne wnętrza i jego działania

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.812(b), (c), (d) i (h) zmiana 8,30/11/81, JAR 812(a) i (e) zmiana 12 16/6/86 i FAR 121.310(b), (c) i (d), zmiana 21, 17/2/1998; patrz również: JAR-OPS 1.815 zmiana 1 1/3/98)

Operator nie będzie wykonywał operacji pasażerskich dużym samolotem, jeżeli nie spełni, jak niżej:

(a) Należy zamontować awaryjny system oświetlenia, niezależny od głównego systemu oświetlenia. Punkty świetlne kabiny mogą być wspólne dla awaryjnego i głównego systemu oświetlenia, jeżeli źródło zasilania awaryjnego systemu oświetlenia jest niezależne od źródła zasilania głównego systemu oświetlenia. Awaryjny system oświetlenia musi zawierać:

(1) Podświetlone oznakowania wyjść awaryjnych i ich usytuowania, punkty oświetlająceabinę i oświetlenie wewnętrzne stref wyjść awaryjnych.

(2) System oznaczenia drogi ewakuacji w podłodze w samolotach, które uzyskały certyfikat typu po 1 stycznia 1958 r. i mają zatwierdzoną maksymalną konfigurację dla 19 lub więcej pasażerów. System oznaczenia drogi ewakuacji w podłodze musi zapewniać widoczność dróg ewakuacji przez pasażerów, gdy wszystkie punkty oświetlenia znajdujące się powyżej 1.22m (4 stopy) nad podłogą korytarza kabiny są całkowicie niewidoczne. System oznaczenia drogi ewakuacji w podłodze, w przypadku całkowitej ciemności, musi umożliwić każdemu pasażerowi:

(i) po opuszczeniu fotela zlokalizowanie drogi ewakuacyjnej wzdłuż korytarza kabiny do pierwszego wyjścia lub pary wyjść znajdujących się przed lub za fotelem;

(ii) łatwe zidentyfikowanie każdego wyjścia odchodzącego od drogi ewakuacyjnej przy korzystaniu tylko z oznaczeń i widocznych elementów znajdujących się nie wyżej niż 1.22m (4 stopy) nad podłogą kabiny.

JAR-26

DZIAŁ 1

JAR 26.120 (c. d.)

(b) Z wyjątkiem świateł stanowiących część awaryjnych podsystemów oświetlenia, zamontowanych zgodnie z JAR 26.125(a)(2), które obsługują nie więcej niż jedno źródło pomocnicze, są niezależne od głównych systemów oświetlenia awaryjnego samolotu i automatycznie się włączają, gdy włącza się źródło pomocnicze, to każdy punkt świetlny wymagany dla wewnętrznego i zewnętrznego oświetlenia awaryjnego musi:

(1) być ręcznie sterowalne zarówno z kabiny pilotów, a w samolotach z załogą pokładową, z łatwo dostępnego z normalnego fotela załogi z kabiny pasażerskiej;

(2) posiadać zabezpieczenie uniemożliwiające nieumyślne uruchomienie ręcznego sterowania;

(3) w chwili jego uzbrojenia lub włączenia na dowolnym stanowisku, pozostać zapalonym lub włączyć się w momencie przerwania działania normalnego zasilania elektrycznego samolotu;

(4) zapewnić odpowiedni poziom oświetlenia przez przynajmniej 10 minut w otaczających warunkach krytycznych po lądowaniu awaryjnym;

(5) posiadać w kokpicie urządzenia kontrolujące z pozycjami "włączone", "wyłączone" i "uzbrojone".

(c) Dodatkowo do podpunktów (a) i (b) powyżej, samoloty wyprodukowane przed {data opublikowania niniejszej zmiany + jeden rok} musi spełniać następujące wymagania:

(1) Samolot, dla którego wnioskowano o certyfikat typu przed 1 maja 1972,

(i) Każde oznaczenie awaryjnego wyjścia pasażerskiego i każde oznaczenia jego usytuowania musi składać się z białych liter o wysokości przynajmniej 25,4 mm (1 cal) umieszczonych na czerwonym tle o wysokości co najmniej 50,8 mm (2 cale). Oznaczenia te mogą być elektrycznie oświetlone od wewnątrz lub samo-świecące się przy użyciu innych środków elektrycznych, z podstawową jasnością przynajmniej 0.509 cd/m² (160 mikrolambertów). Kolory mogą być odwrócone w przypadku elektrycznego oświetlenia od wewnątrz, jeżeli zwiększa to oświetlenia wyjścia. Na tych samolotach nie wolno już stosować oznaczeń, jeżeli ich jasność jest mniejsza niż 0.318 cd/m² (100 mikrolambertów). Jednakże odpowiedzialna władza lotnicza może wyrazić zgodę na odstępstwo od wymaganego tła o wielkości 50.8 mm (2 cale), jeżeli uzna, że

JAR 26.120 (c.d.)

istnieją warunki szczególne, które uniemożliwiają spełnienie wymagań a proponowane odstępstwo zapewnia równoważny poziom bezpieczeństwa.

(ii) Źródła oświetlenia kabiny muszą zapewniać takie oświetlenie kabiny pasażerskiej, aby średnie oświetlenie, gdy mierzone co 1016 mm (40 cali) na wysokości oparcia siedzenia wzdłuż linii środkowej głównego korytarza wynosiło przynajmniej 0,54 luksów (0,05 stopo-świec).

(iii) Podłoga przejścia prowadzącego do każdego awaryjnego wyjścia pasażerskiego musi być oświetlona na odcinku pomiędzy głównymi korytarzami a drzwiami wyjścia awaryjnego.

(2) Samolot, dla którego wnioskowano o certyfikat typu w dniu lub przed 1 maja 1972, wymagania dotyczące awaryjnego oświetlenia wnętrza, w oparciu o które samolot uzyskał certyfikat typu. Na tych samolotach nie wolno używać oznakowań świetlnych, których jasność obniża się poniżej 0.796cd/m² (250 mikrolambertów).

(d) Dodatkowo do podpunktów (a) i (b) powyżej, samoloty wyprodukowane w dniu lub po {data opublikowania niniejszej zmiany + jeden rok} i dla których złożono wniosek o certyfikat typu przed 1 maja 1972 muszą spełniać następujące wymagania:

(1) Dla samolotu, którego konfiguracja pasażerska, z wyłączeniem foteli pilotów:

(i) wynosi 10 miejsc lub więcej, każde, zgodnie z JAR 26.110(d)(1), oznaczenie usytuowania awaryjnego wyjścia pasażerskiego i każde oznaczenie awaryjnego wyjścia pasażerskiego, zgodnie z JAR 26.110(d)(2), musi składać się z czerwonych liter o wysokości przynajmniej 38.1 mm (1 1/2 cala) umieszczonych na białym tle o powierzchni przynajmniej 135 cm² (21 cali kwadratowych), z wyłączeniem liter. Różnica (kontrast) pomiędzy tłem a literami musi stanowić stosunek 10:1. Stosunek wysokości liter do szerokości nie może być większy niż 7:1 ani mniejszy niż 6:1. Znaki te muszą być oświetlone od wewnątrz z jasnością tła przynajmniej 86cd/m² (25 stóp-lambertów), a kontrast wysoki-do niskiego nie większy niż 3:1. Każde oznaczenie awaryjnego wyjścia pasażerskiego,

DZIAŁ 1

JAR-26

JAR 26.120(d)(c.d.)

wymagane JAR 26.110(d)(3), musi być wykonane z czerwonych liter o wysokości przynajmniej 38,1 mm (1 1/2 cala) umieszczonych na białym tle o powierzchni przynajmniej 135 cm² (21 cali kwadratowych), z wyłączeniem liter. Oznaczenia te mogą być elektrycznie oświetlone od wewnątrz lub samoświecące się przy użyciu innych środków elektrycznych, z podstawową jasnością przynajmniej 1.27 cd/m² (400 mikrolambertów). Kolory mogą być odwrócone w przypadku elektrycznego oświetlenia od wewnątrz. Na tych samolotach nie wolno już stosować oznaczeń, jeżeli ich jasność jest mniejsza niż 0.796 cd/m² (250 mikrolambertów).

(ii) wynosi 9 miejsc lub mniej, każde, zgodnie z JAR 26.110(d)(1), (d)(2) i (d)(3) oznaczenie awaryjnego wyjścia pasażerskiego, musi składać się z czerwonych liter o wysokości przynajmniej 25.4 mm (1 cal) umieszczonych na białym tle o wysokości przynajmniej 50.8 mm (2 cale). Oznaczenia te mogą być elektrycznie oświetlone od wewnątrz lub samoświecące się przy użyciu innych środków elektrycznych, z podstawową jasnością przynajmniej 0.509 cd/m² (160 mikrolambertów). Kolory mogą być odwrócone w przypadku elektrycznego oświetlenia od wewnątrz, jeżeli zwiększa to oświetlenia wyjścia. Na tych samolotach nie wolno już stosować oznaczeń, jeżeli ich jasność jest mniejsza niż 0.318 cd/m² (100 mikro lambertów).

(2) Ogólne oświetlenie kabiny musi zapewniać takie oświetlenie kabiny pasażerskiej, aby średnie oświetlenie, gdy mierzone co 1016 mm (40 cali) na wysokości oparcia siedzenia wzdłuż linii środkowej głównego korytarza(y) i poprzecznego(ych), wynosiło przynajmniej 0,54 luksów (0,05 stopo-świec), a oświetlenie co 1016mm (40 cali) wynosiło przynajmniej 0,11 luksów (0,01 stopo-świec). (Uważa się, że główny korytarz dla pasażerów ciągnie się wzdłuż płatowca od najbardziej wysuniętego do przodu pasażerskiego wyjścia awaryjnego lub fotela, cokolwiek jest najbardziej wysunięte aż do najdalszego tylnego pasażerskiego wyjścia awaryjnego lub fotela w kabinie, cokolwiek znajduje się najbardziej z tyłu).

(3) Podłoga przejścia prowadzącego do każdego awaryjnego wyjścia pasażerskiego musi być oświetlona na odcinku pomiędzy głównymi korytarzami a drzwiami wyjścia awaryjnego i zapewniać oświetlenie nie słabsze niż 0.22 luksów

JAR 26.120(c.d.)

(0.02 stopo-świec), mierzone wzdłuż linii środkowej drogi ewakuacyjnej dla pasażerów, znajdującej się w odległości 152,4mm (sześć cali) od podłogi i do niej równoległej.]

[Zmiana 3, 01.12.05]

[JAR 26.125 **Zewnętrzne oświetlenie awaryjne**

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.812(f) i (g) zmiana 8, 30/11/81 i FAR 121.310(h)(1), zmiana 21, 17/2/1998; patrz również: JAR-OPS 1,815 zmiana 1 1/3/98)

Operator nie będzie wykonywał operacji pasażerskich dużym samolotem, jeżeli nie spełni jak niniejsze:

(a) Samoloty wyprodukowane przed {data opublikowania niniejszej zmiany + jeden rok} i dla których złożono wnioszek o certyfikat typu przed 1 maja 1972-

(1) Muszą mieć zamontowane zewnętrzne oświetlenie awaryjne przy każdym wyjściu awaryjnym znajdującym się nad skrzydłem o mocy:

(i) nie mniejszej niż 0.22 luksów (0.02 stopo-świec) (mierzonej na płaszczyźnie równoległej do powierzchni) na powierzchni 0.19m² (2 stopy kwadratowe), na którą wykonywany jest pierwszy krok ewakuującego się z kabiny pasażera;

(ii) nie mniejszej niż 0,54 luksów (0.05 stopo-świec) (mierzonej prostopadłe do kierunku padającego światła) dla minimalnej szerokości 0.61 m (2 stopy) wzdłuż 30% antypoślizgowej drogi ewakuacyjnej znajdującej się najdalej od wyjścia, jak wymagane przez JAR 26.130 (d)(1);

(iii) nie mniejszej niż 0.22 luksów (0.02 stopo-świec) na powierzchni ziemi z wysuniętym podwoziem (mierzonej w płaszczyźnie poziomej), w miejscu, gdzie ewakuujący się wskazaną drogą ewakuacyjną pasażer będzie miał pierwszy kontakt z ziemią.

(2) Środki wymagane JAR 26.130(a)(1), które mają ułatwić pasażerom zejście na ziemię oraz środki pomocnicze konieczne przy awaryjnych wyjściach nad skrzydłami, gdzie droga ewakuacji określona w JAR 26.130(d)(1) kończy się w odległości większej niż 1,83 m (sześć stóp) od ziemi muszą być tak oświetlone aby, gdy użyte, były widoczne z samolotu.

JAR-26

DZIAŁ 1

JAR 26-125(a)(c.d.)

(i) Jeżeli środki pomocnicze oświetlone są przez zewnętrzne oświetlenie awaryjne, to takie oświetlenie musi zapewniać:

(A) Oświetlenie przy każdym wyjściu awaryjnym nad skrzydłem o mocy nie mniejszej niż 0.22 luksów (0.22 stopo-świec) na powierzchni ziemi z wysuniętym podwoziem (mierzonej w płaszczyźnie poziomej), w miejscu, gdzie ewakuujący się wskazaną drogą ewakuacyjną pasażer będzie miał pierwszy kontakt z ziemią.

(B) Oświetlenie przy każdym innym niż wyjście awaryjne nad skrzydłem o mocy nie mniejszej niż 0.32 luksów (0.03 stopo-świec) (mierzonej prostopadłe do kierunku padającego światła), oświetlające styk pomocy ewakuacyjnej z ziemią; przy każdym wyjściu awaryjnym, innym niż nad skrzydłem, umieszczonym w boku kadłuba, oświetlenie 10 stopni powierzchni kulistej po obu stronach pomocy ewakuacyjnej, mierzone od jej punktu środkowego i od 30 stopni powyżej do 5 stopni poniżej 45-stopniowego położenia pomocy ewakuacyjnej.

(ii) Jeżeli podsystem oświetlenia awaryjnego służy do oświetlenia tylko jednego środka pomocniczego, jest niezależny od głównego systemu oświetlenia samolotu i włącza się automatycznie, gdy uruchamiany jest środek pomocniczy, to takie oświetlenie:

(A) nie może być uszkodzone w wyniku składowania; i

(B) i musi zapewniać odpowiednie oświetlenie ziemi, aby przeszkody znajdujące się na końcu środka pomocniczego były widoczne dla ewakuujących się pasażerów.

(b) Samoloty wyprodukowane w dniu lub po {data opublikowania niniejszej zmiany + jeden rok} i dla których złożono wnioski o certyfikat typu przed 1 maja 1972 muszą być wyposażone w zewnętrzne oświetlenie awaryjne jak niżej:

(1) Przy każdym wyjściu awaryjnym znajdującym się nad skrzydłem o mocy:

(i) nie mniejszej niż 0.32 luksów (0.03 stopo-świec) (mierzonej na płaszczyźnie równoległej do powierzchni) na powierzchni 0.2m^2 (2 stopy kwadratowe), nad którą wykonywany jest pierwszy krok ewakuującego się z kabiny pasażera;

(ii) nie mniejszej niż 0.54 luksów (0.05 stopo-świec) (mierzonej prostopadłe do

JAR 26-125(b)(c.d.)

kierunku padającego światła) dla minimalnej szerokości 1067mm (42 cale) dla wyjścia awaryjnego nad skrzydłem Typu A i 0.61m (2 stopy) dla wszystkich pozostałych wyjść awaryjnych nad skrzydłem, znajdujących się wzdłuż 30% części antypoślizgowej drogi ewakuacyjnej znajdującej się najdalej od wyjścia, jak wymagane przez JAR 26.130 (d)(1);

(iii) nie mniejszej niż 0.32 luksów (0.03 stopo-świec) na powierzchni ziemi z wysuniętym podwoziem (mierzonej w płaszczyźnie poziomej), w miejscu gdzie ewakuujący się wskazaną drogą ewakuacyjną pasażer będzie miał pierwszy kontakt z ziemią.

(2) Przy każdym wyjściu awaryjnym, nie wychodzącym na skrzydło, gdzie nie potrzebne są środki pomocnicze do zejścia na ziemię, oświetlenie musi być o mocy nie mniejszej niż 0.32 luksów (0.03 stopo-świec) na powierzchni ziemi z wysuniętym podwoziem (mierzonej w płaszczyźnie poziomej), w miejscu, gdzie ewakuujący się pasażer będzie miał pierwszy kontakt z ziemią po opuszczeniu kabiny.

(3) Środki wymagane JAR 26.130(a)(1), które mają ułatwić pasażerom zejście na ziemię oraz środki pomocnicze konieczne przy awaryjnych wyjściach z samolotu, gdzie droga ewakuacji określona w JAR 26.130(d)(1) kończy się w odległości większej niż 1.83m (sześć stóp) nad ziemią muszą być tak oświetlone aby, gdy użyte, były widoczne z samolotu. Ponadto:

(i) Jeżeli środki pomocnicze oświetlone są przez zewnętrzne oświetlenie awaryjne, to jego moc nie może być mniejsza niż 0.32 luksy (0.03 stopo-świec) (mierzonej prostopadłe do kierunku padającego światła) na styku pomocy ewakuacyjnej, gdzie ewakuujący się, korzystający z określonej drogi ewakuacyjnej, będzie miał pierwszy kontakt z ziemią z samolotem w położeniu odpowiadającym złamaniu się jednej lub więcej gołeni podwozia.

(ii) Jeżeli podsystem oświetlenia awaryjnego służy do oświetlenia tylko jednego środka pomocniczego, jest niezależny od głównego systemu oświetlenia samolotu i włącza się automatycznie, gdy uruchamiany jest środek pomocniczy, to takie oświetlenie:

(A) nie może być uszkodzone w wyniku składowania; i

DZIAŁ 1

JAR-26

JAR 26-125(b)(c.d.)

(B) jeżeli środki pomocnicze oświetlone są przez zewnętrzne oświetlenie awaryjne, to jego moc nie może być mniejsza niż 0.32 luksy (0.03 stopo-świec) (mierzonej prostopadle do kierunku padającego światła) na styku pomocy ewakuacyjnej, gdzie ewakuujący się, korzystający z określonej drogi ewakuacyjnej, będzie miał pierwszy kontakt z ziemią z samolotem w położeniu odpowiadającym złamaniu się jednej lub więcej goleni podwozia.

(c) samoloty, dla których wnioskowano o certyfikat typu w dniu lub po 1 maja 1972 muszą spełnić wymagania dotyczące zewnętrznego oświetlenia awaryjnego w oparciu, o które samolot uzyskał certyfikat typu.]

[Zmiana 3, 01.12.05]

[JAR 26.130 **Pomocnicze środki ewakuacyjne i drogi ucieczki**

(Tekst zaczerpnięty z: FAR 121.310(a) i (h)(2) zmiana 21, 17/2/98 i FAR 25.2(a), zmiana 25-72, 20/8/1990; patrz również: JAR-OPS 1.805 zmiana 1 1/3/98)

Operator nie będzie wykonywał operacji pasażerskich dużym samolotem, jeżeli nie spełni jak niżej:

(a) Każde wyjście awaryjne samolotu lądowego, które znajduje się na wysokości wyższej niż 1.83 m (6 stóp) nad ziemią w samolocie na ziemi i z wysuniętym podwoziem, musi mieć zatwierdzone pomoce ewakuacyjne ułatwiające pasażerom zejście na ziemię,

(1) Pomoc ewakuacyjną przy każdym pasażerskim wyjściu awaryjnym (innym niż znajdującym się nad skrzydłem) w samolocie, dla którego wnioskowano o certyfikat typu przed 1 maja 1972 stanowi samo-stojąca zjeżdżalnia (lub jej równoważnik), która musi być tak zaprojektowana, aby:

(i) uruchamiała się i nadmuchiwała automatycznie, równolegle z otwieraniem drzwi, z wyjątkiem, gdy pomoc ewakuacyjna może zostać otwarta w inny sposób, gdy zamontowana przy wyjściu służbowym zakwalifikowanym jako wyjście awaryjne, i przy drzwiach pasażerskich; i

(ii) można ją było postawić w ciągu 10 sekund i w takiej długości, aby jej dolny koniec mógł samodzielnie wspierać się o ziemię w sytuacji złamania się jednej lub więcej goleni podwozia.

(2) Pomoce ewakuacyjne przy awaryjnych wyjściach dla załogi w samolocie, dla którego

JAR 26.130(a)(c.d.)

wystąpiono o certyfikat typu przed 1 maja 1972 mogą stanowić liny lub inne równoważne urządzenie, co udowodniono jako odpowiednie dla tego celu. Jeżeli pomocą ewakuacyjną jest lina, lub inne zatwierdzone urządzenia równoważne z liną, to:

(i) musi być przymocowana do struktury płatowca przy lub powyżej otwarcia wyjścia awaryjnego, lub, być urządzeniem zamocowanym przy wyjściu awaryjnym znajdującym się w oknie kabiny pilotów, lub w innym zatwierdzonym miejscu, jeżeli przechowywane urządzenia lub jego mocowanie zmniejszałoby widoczność pilota;

(ii) musi wytrzymać (wraz z mocowaniem) obciążenie statyczne 181,6kg (400-funtów).

(b) Samolot, którego krawędzie spływu kłapek w pozycji do lądowania znajdują się wyżej niż 1.83m (6 stóp) nad ziemią, gdy samolot stoi z wysuniętym podwoziem, lub gdy skrzydło znajduje się wyżej niż 1.83m (6 stóp) nad ziemią z wysuniętym podwoziem, a klapy są nieodpowiednie do ześlizgiwania się i dla którego wnioskowano o certyfikat typu przed 1 maja 1972 musi być wyposażony w pomoce ewakuacyjne umożliwiające dotarcie na ziemię przy każdym wyjściu awaryjnym, znajdującym się nad skrzydłem samolotu.

(c) Pomoce ewakuacyjne przy wyjściach awaryjnych w samolocie, dla którego zgłoszono wniosek o certyfikat typu w dniu lub po 1 maja 1972 muszą spełnić wymagania w oparciu o które samolot był certyfikowany.

(d) Należy ustalić drogę ewakuacji dla każdego wyjścia awaryjnego nad skrzydłem.

(1) W samolocie, dla którego wnioskowano o certyfikat typu przed 1 maja 1972 droga ewakuacyjna musi być wyznaczona i (z wyjątkiem powierzchni kłapek nadających się do zjeżdżania) pokryta materiałem przeciwpoślizgowym.

(2) W samolocie, dla którego wnioskowano o certyfikat typu w dniu lub po 1 maja 1972 obowiązują wymagania dotyczące przeciwpoślizgowości drogi ewakuacyjnej, zgodne z podstawą certyfikacji typu samolotu.]

[Zmiana 3, 01.12.05]

JAR-26

DZIAŁ 1

ZABEZPIECZENIE PRZECIWPOŻAROWE

JAR 26.150 Wnętrza pomieszczeń
(Patrz JEM 26.150)

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.853 oraz Załącznika F zmiana 14, 27/5/94, JAR 25.853(e) zmiana 13 plus Popr. 91/1, 12/4/91, oraz JAR 25.791 zmiana 8, 20/11/81)

Dla każdego pomieszczenia zajmowanego przez załogę lub pasażerów stosuje się, co następuje:

(a) Z uwagi na palność, operatorowi nie wolno użytkować dużego samolotu, który zawiera materiały (włączając wykończenia zastosowane do materiałów), które nie spełniają odpowiednich kryteriów prób wymaganych w Załączniku F, Część I niniejszych JAR -26, lub innych zatwierdzonych równoważnych metod, chyba że samolot był certyfikowany według wcześniejszych standardów, w którym to przypadku mają zastosowanie te wcześniejsze standardy. Jednakże, po każdej poważnej wymianie jakiegokolwiek grupy elementów wyspecyfikowanych w Załączniku F, Część I, podpunkt (a)(1)(i), takich jak panele wewnętrzne sufitu, panele ścian itp., te poszczególne grupy elementów muszą spełniać Załącznik F, Część I niniejszych JAR-26.

(b) Ze względu na poduszki foteli, za wyjątkiem zastosowanych na fotelach członków załogi, operatorowi nie wolno użytkować dużego samolotu, certyfikowanego po 1 stycznia 1958, który nie spełnia wymagań zabezpieczenia pożarowego Załącznika F, Część II.

(c) (1) Ze względu na wydzielanie ciepła (oprócz wnętrza toalet lub pokładu), dla paneli wewnętrznych sufitów i ścian (innych niż pokrywy lamp), przepierzeń i zewnętrznych powierzchni kuchni pokładowych, dużych szafek i pomieszczeń bagażowych (innych niż pomieszczenia bagażowe pod fotelami dla przewożenia małych przedmiotów, takich jak gazety i mapy), operatorowi nie wolno użytkować dużego samolotu, zbudowanego w dniu lub po dniu 20 sierpnia 1988, ale przed 20 sierpnia 1990, i mającego MAPSC większą od 19, który nie spełnia warunków prób wydzielania ciepła według Załącznika F Część IV, za wyjątkiem, że całkowite wydzielanie ciepła w ciągu pierwszych dwóch minut próbnej ekspozycji nie może przekraczać 100 kilowatominut na metr kwadratowy, oraz największa wartość wydzielania ciepła nie może przekraczać 100 kilowatów na metr kwadratowy.

(2) Ze względu na wydzielanie ciepła i gęstość dymu (innego niż dla wnętrza toalet lub pokładu), dla paneli wewnętrznych sufitów i ścian (innych niż osłony lamp),

JAR-26.150(c)(c.d.)

przepierzeń i zewnętrznych powierzchni kuchni pokładowych, dużych szafek i pomieszczeń bagażowych (innych niż pomieszczenia bagażowe pod fotelami dla przewożenia małych przedmiotów, takich jak gazety i mapy), operatorowi nie wolno użytkować dużego samolotu posiadającego MAPSC większą od 19, zbudowanego w dniu lub po dniu 20 sierpnia 1990, który nie spełnia wymagań wydzielania ciepła i gęstości dymu wg Załącznika F Część IV oraz V.

(3) Nadzór może wyrazić zgodę na odstępstwo od wymagań (c)(1) oraz (c)(2) niniejszego paragrafu dla szczególnych elementów wnętrza kabiny, które nie spełniają odnoszących się wymagań palności i emisji dymu, jeżeli postanowienie zostało dokonane w dniu wyprodukowania przez nadzór kraju produkcji i zaakceptowane przez nadzór kraju importującego, tych specjalnych istniejących okoliczności, które wówczas uczyniły spełnianie nie do zrealizowania. Takie odstępstwa muszą być ograniczone do samolotów zbudowanych w ciągu jednego roku po odnoszącej się dacie, określonej w tym paragrafie i tych samolotów, w których wnętrze było wymienione w ciągu roku od tej daty.

(d) Operatorowi nie wolno użytkować dużego samolotu, posiadającego MAPSC większą niż 19, posiadającego Certyfikat Typu wydany po 1 stycznia 1958, który po pierwszej istotnej kompletnej wymianie elementów wnętrza kabiny, np. paneli sufitu i ścian (innych niż osłony lamp), przepierzeń i zewnętrznych powierzchni kuchni pokładowych, dużych szafek i pomieszczeń bagażowych (innych niż pomieszczenia bagażowe pod fotelami dla przewożenia małych przedmiotów, takich jak gazety i mapy), nie spełnia wymagań uwalniania ciepła i gęstości dymu wg Załącznika F Część IV & V.

(e) W odniesieniu do popielniczek i tabliczek, jeżeli palenie ma być zabronione, musi być tabliczka to stwierdzająca, oraz jeżeli palenie ma być dozwolone, operatorowi nie wolno użytkować dużego samolotu po 1 kwietnia 2002, który nie spełnia, co następuje:

(1) Musi być odpowiednia liczba zamkniętych, ruchomych popielniczek; oraz

(2) Tam, gdzie pomieszczenie załogi jest oddzielone od pomieszczenia pasażerów, musi być co najmniej jeden znak (stosując bądź litery, bądź symbole) informujący, kiedy palenie jest zabronione. Musi on, podczas podświetlania, być czytelny dla każdej osoby siedzącej w

DZIAŁ 1

JAR-26

JAR-26.150(t) (c.d.)

kabinie pasażerów we wszystkich prawdopodobnych warunkach oświetlenia kabiny, informując pasażerów kiedy palenie jest zabronione. Znaki, które informują kiedy palenie jest zabronione, muszą być zainstalowane w taki sposób, ażeby mogły być obsługiwane z każdego miejsca pilota.

(t) W odniesieniu do śmietniczek, operatorowi nie wolno użytkować dużego samolotu po 1 kwietnia 2002, który nie spełnia, co następuje:

(1) Każda śmietniczka na ręczniki, papier albo odpadki musi być całkowicie zamknięta i zbudowana z materiałów odpowiednio odpornych na ogień, takich że każdy ogień, którego wystąpienie w niej jest prawdopodobne w normalnych warunkach, zostanie zatrzymany. Zdolność śmietniczki do utrzymania takiego pożaru przy wszystkich prawdopodobnych warunkach zużycia, niewłaściwego ustawienia oraz wentylacji spodziewanych w użytkowaniu musi zostać wykazana poprzez próby. Tabliczka zawierająca czytelne wyrazy lub symbolikę oznaczającą "Nie wrzucać papierosów" musi być umieszczona na, albo w pobliżu pokrywy śmietniczki.

JAR 26.155 Palność wykładzin pomieszczeń dla ładunku
(Patrz JEM 26.155)

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.855 & Załącznika F Część III dla Zmiany 13 plus Popr. 93/1, datowana 8 Marzec 1993)

(a) Operator nie może użytkować dużego samolotu, który uzyskał Certyfikat Typu po 1 stycznia 1958, z pomieszczeniami Klasy C lub D, zdefiniowanymi w JAR 25.857 Poprawka 93/1, 08/03/93, większymi niż 5.66 m³ (200 stóp sześciennych), które posiadają wykładziny paneli sufitu i ścian bocznych, które nie są zbudowane z:

- (1) Żywicy wzmocnionej włóknem szklanym, lub
- (2) Materiałów, które spełniają wymagania prób penetracji płomienia Załącznika F Część III, albo inną zatwierdzoną równoważną metodą, lub
- (3) Aluminium (jedynie w przypadku zainstalowania wykładzin aluminiowych zatwierdzonych przed 1 lipca 1989).

(b) Dla zgodności z tym rozdziałem, określenie "wykładzina" obejmuje każdy element projektu, taki jak złącze lub ustalacz, który mógłby oddziaływać na zdolność wykładziny do bezpiecznego zatrzymania ognia.

JAR 26.160 Zabezpieczenie pożarowe toalet

(Tekst zaczerpnięty z: JAR 25.854 dla Zmiany 13 plus Popr. 93/1, datowana 8 Marzec 1993)

Operator nie może użytkować dużego samolotu z MAPSC większą niż 19 po 1 października 2000, który nie spełnia, co następuje:

(a) Każda toaleta musi być wyposażona w układ wykrywania dymu albo równoważny, który uruchamia światło ostrzegawcze lub sygnał dźwiękowy w kabinie pasażerów, który powinien być łatwo zauważalny przez członków personelu pokładowego; oraz

(b) Każda toaleta musi być wyposażona w wbudowaną gaśnicę dla każdej śmietniczki na ręczniki, papier lub odpadki, umieszczoną w umywalce. Gaśnica musi być zaprojektowana dla automatycznego rozładowania w każdej śmietniczce po wystąpieniu pożaru w tej śmietniczce.

UKŁADY I WYPOSAŻENIE

JAR 26.200 Ostrzeganie dźwiękowe podwozia

(Tekst zaczerpnięty z: FAR Część 121.289, Poprawka 121-227)

Operator nie może użytkować dużego samolotu, który nie spełnia, co następuje:

(a) Za wyjątkiem samolotów, które spełniają wymagania JAR 25.729, ważnego dla Poprawki 93/1, datowanej 08/03/93, lub późniejszej każdy duży samolot musi mieć ostrzegające urządzenie dźwiękowe podwozia, które działa w sposób ciągły w następujących warunkach:

(1) Dla samolotów z ustalonym położeniem klap do podejścia, kiedykolwiek klapy są wypuszczane poza maksymalne certyfikowane w Instrukcji Użytkowania w Locie położenie konfiguracji podejścia oraz kiedy podwozie nie jest całkowicie wypuszczone i zablokowane.

(2) Dla samolotów bez ustalonego położenia klap do podejścia, kiedykolwiek klapy są wypuszczone poza położenie, przy którym przeprowadzane jest normalnie wypuszczanie podwozia i kiedy podwozie nie jest całkowicie wypuszczone i zablokowane.

(b) Układ ostrzegawczy wymagany przez podparagraf (a) niniejszego paragrafu:

(1) Nie może mieć ręcznych środków dla wyłączenia łatwo dostępnych dla załogi, takich

JAR-26

DZIAŁ 1

JAR-26.200 (c.d.)

które mogły by być uruchamiane w sposób instynktowny, niezamierzony albo przez reakcję nawykiem;

(2) Musi być uzupełnieniem do urządzenia, uruchamianego przez dźwignię przepustnicy, zabudowanego według wymagań certyfikacji zdolności do lotu typu; oraz

(3) Może wykorzystywać każdą część układu uruchamianego przez dźwignię przepustnicy włączając dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze.

(c) Zespół czujnika położenia klap może być zabudowany w każdym stosownym miejscu w samolocie.

**JAR 26.250 Działanie systemów drzwi
kabiny pilotów
Pojedyncza niesprawność**

(a) Każdy operator musi zapewnić możliwość wejścia członka załogi do kabiny pilotów, w przypadku niesprawności pilota. Każde stanowisko pilota musi być wyposażone w urządzenie uruchamiające związany z tym system.

[Zmiana 2, 01.09.05]

**JAR 26.260 Uwzględnienie zagadnień
dotyczących ochrony**

(Patrz ACJ 26.260)

Zastosowanie, jak zdefiniowane poniżej, może być zmienione zgodnie z krajowymi przepisami o ochronie, dotyczący ochrony na pokładzie.

Od 1 listopada 2003, wszystkie samoloty pasażerskie o maksymalnej, certyfikowanej masie startowej powyżej 45 500 kg lub z konfiguracją pasażerską większą niż 60 z zamontowanymi blokowanymi drzwiami pomiędzy kabiną pilotów a kabiną pasażerską muszą spełnić poniższe wymagania:

(a) Kabina pilotów musi być zabezpieczona. Jeżeli przepisy operacyjne wymagają zamontowania drzwi do kabiny pilotów, to muszą one być tak zaprojektowane, aby:

(1) były odporne na wtargnięcie siłowe przez nieupoważnione osoby i mogą wytrzymać uderzenie o sile 300 dżuli (221.3 stopo-funtów) w miejscach krytycznych na drzwiach, jak również wytrzymać stałe nacisk na klamkę lub gałkę o sile 1113 Newtonów (250 funtów) (patrz ACJ 26.260(a)(1)), i

(2) stawiały opór wystrzałom z broni ręcznej i materiałom wybuchowym przez spełnienie

JAR 26.260(a)(c.d.)

następującej definicji naboju i jego prędkości (patrz ACJ 26.260(a)(2)).

(i) Demonstracja pocisku # 1.

9mm nabój z płaszczem metalowym o zaokrąglonym czubku (FMJ RN) z nominalną masą 8.0g (124 grain) i prędkością 436m/s (1430 stóp/s).

(ii) Demonstracja pocisku # 2.

Nabój A.44 Magnum z płaszczem metalowym z wklęsłym czubkiem z nominalną masą 15.6g (240 grain) i prędkością 436m/s (1430stóp/s).

[Zmiana 1, 01.05.03]

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANĄ

DZIAŁ 1

JAR-26

Procedury dla wykazania spełnienia JAR 25.853, lub 25.855

Tekst zaczerpnięty z JAR-25 Załącznik F, Część I dla Zmiany 14, plus Poprawka 93/1, datowana 08/03/93

(a) *Materiał na temat kryteriów prób*

(1) *Wnętrz pomieszczeń zajmowanych przez załogę lub pasażerów.*

(i) Panele wewnętrznego sufitu, panele wewnętrznych ścian, przegród, struktury kuchni, ściany dużych szafek, podłóg strukturalnych oraz materiały użyte w budowie pomieszczeń bagażowych (innych niż pomieszczenia pod fotelem i pomieszczenia do przechowywania małych przedmiotów takich jak gazety i mapy), muszą być samogasnące podczas próby pionowej zgodnie z odnoszącymi się fragmentami Części I niniejszego Załącznika. Średnia długość spalania nie może przekroczyć 152.40 mm (6 cali) i średni czas palenia po usunięciu źródła płomienia nie może przekraczać 15 sekund. Krople spadające z próbki kontrolnej nie mogą palić się dłużej niż średnio 3 sekundy po upadku.

(ii) Pokrycia podłogi, tekstylia (włączając draperie i tapicerkę), poduszki foteli, wyściółki, dekoracyjne i niedekoracyjne materiały pokryciowe, skóra, wykończenia tac i kuchni, przewody elektryczne, izolacje termiczne i akustyczne oraz pokrycia izolacyjne, przewody powietrzne, pokrycia złącz i krawędzi, pokrycia pomieszczeń dla ładunku Klasy B oraz E lub bagażu, panele podłogowe pomieszczeń dla ładunku lub bagażu Klasy B, C, D, lub E, pokrycia izolacyjne, pokrowce ładunku i osłony przezroczyste, części odlewane i formowane termoplastycznie, połączenia kanałów powietrza oraz taśmy wyważające (dekoracyjne i podtrzymujące), które są wykonane z materiałów nie objętych niżej w podpunkcie (iv), muszą być samo gasnące podczas próby w położeniu pionowym zgodnie z mającymi zastosowanie partiami Części I niniejszego Załącznika lub innych zatwierdzonych równoważnych środków. Średnia długość spalona nie może przekraczać 203.2 (8 cali), i średni czas palenia po usunięciu źródła płomienia nie może przekraczać 15 sekund. Krople spadające z próbki kontrolnej nie mogą palić się dłużej niż średnio 3 sekundy po upadku.

(iii) Taśma filmowa musi być typu bezpiecznego, spełniającego Warunki Techniczne dla Bezpiecznego Filmu Fotograficznego PHI.25 (możliwe do nabycia od American National Standards Institute, 1430 Broadway, New York, NY 10018). Jeżeli film przechodzi przez prowadnice, to te prowadnice muszą spełniać wymagania podpunktu (ii) niniejszego paragrafu.

(iv) Przezroczyste plastikowe okna i oznakowania, części zbudowane całkowicie lub w części z elastomerów, krawędzie oświetlające zespoły przyrządów składające się z dwóch lub więcej przyrządów we wspólnej obudowie, pasy biodrowe i barkowe oraz wyposażenie mocowania cargo i bagażu, włączając kontenery, skrzynie, palety itp. używane w pomieszczeniach pasażerów lub załogi, nie mogą mieć średniego tempa palenia się większego niż 63.5 mm (2.5 cala) na minutę podczas próby poziomej zgodnie z mającymi zastosowanie partiami niniejszego Załącznika.

(v) Za wyjątkiem drobnych części (takich jak gałki, uchwyty, krążki ustalacze, zaciski, nakładki, taśmy do przecierania, rolki oraz drobne części elektryczne), które nie powinny wpływać znacząco na rozszerzanie się ognia i dla izolacji przewodów i kabli elektrycznych, materiałów w elementach nie wymienionych w paragrafach (a)(1)(i), (ii), (iii), albo (iv) Części I niniejszego Załącznika nie może mieć tempa palenia się większego niż 101.6 mm (4 cale) na minutę podczas próby poziomej zgodnie z mającymi zastosowanie partiami niniejszego Załącznika.

(2) *Pomieszczenia dla ładunku i bagażu nie zajmowane przez załogę lub pasażerów.*

(i) Izolacje termiczne i akustyczne (włączając osłony) użyte w każdym pomieszczeniu cargo i bagażu muszą być zbudowane z materiałów, które spełniają wymagania ustanowione w podpunkcie (a)(1)(ii) Części I niniejszego Załącznika.

(ii) Pomieszczenie dla ładunku lub bagażu zdefiniowane w JAR 25.857 jako Klasa B albo E musi mieć wykładzinę wykonaną z materiałów, które spełniają wymagania podpunktu (a)(1)(ii) Części I niniejszego Załącznika i oddzieloną

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Cześć I) (c.d.)

od struktury samolotu (za wyjątkiem zamocowań). W dodatku takie wykładziny muszą być poddane próbie pod kątem 45 stopni, jak określono w podpunkcie (b)(6) Części I niniejszego Załącznika. Płomień nie może przenikać (przechodzić przez) materiał podczas stosowania płomienia lub po jego usunięciu. Średni czas występowania płomienia po usunięciu źródła płomienia nie może przekraczać 15 sekund i średni czas żarzenia nie może przekraczać 10 sekund.

(iii) Pomieszczenie dla ładunku lub bagażu zdefiniowane w JAR 25.857 jako Klasa B, C, D albo E musi mieć panele podłogi zbudowane z materiałów, które spełniają wymagania podpunktu (a)(1)(ii) Części I niniejszego Załącznika i które są oddzielone od struktury samolotu (z wyjątkiem elementów mocujących). Takie panele muszą być poddane próbie pod kątem 45 stopni, jak podano w podpunkcie (b)(6) Części I niniejszego Załącznika. Płomień nie może przenikać (przechodzić przez) materiał podczas stosowania płomienia lub po jego usunięciu. Średni czas występowania płomienia po usunięciu źródła płomienia nie może przekraczać 15 sekund i średni czas żarzenia nie może przekraczać 10 sekund.

(iv) Pokrycia izolujące oraz pokrowce używane dla zabezpieczenia ładunku muszą być wykonane z materiałów, które spełniają wymagania podpunktu (a)(1)(ii) Części I niniejszego Załącznika. Wyposażenie do mocowania (włączając kontenery, skrzynie i palety) używane w każdym pomieszczeniu cargo i bagażowym musi być wykonane z materiałów, które spełniają wymagania podpunktu (a)(1)(v) Części I niniejszego Załącznika.

(3) Elementy układu elektrycznego.

Izolacja na przewodach i kablach elektrycznych zainstalowanych w jakiegokolwiek strefie kadłuba musi być samo gasnąca podczas poddawania próbie pod kątem 60 stopni jak określono w podpunkcie (b)(7) Części I niniejszego Załącznika. Średnia długość spalania nie może przekroczyć 76.2 mm (3 cale) i średni czas palenia po usunięciu źródła płomienia nie może przekraczać 15 sekund. Krople spadające z próbki kontrolnej nie mogą palić się dłużej niż średnio 3 sekundy po upadku.

(b) *Procedury prób -*

(1) *Stabilizacja próbek.* Próbki muszą być stabilizowane do $70 \pm 5^\circ \text{ F}$ ($21.11 \pm 3^\circ \text{ e}$), i przy $50\% \pm 5\%$ wilgotności względnej, aż zostanie osiągnięta równowaga wilgotności albo przez 24 godziny. Każda próbka musi pozostawać w środowisku stabilizacji aż do momentu poddania działaniu płomienia.

(2) *Konfiguracja próbki.* Za wyjątkiem drobnych części oraz izolacji przewodów i kabli elektrycznych, materiały muszą być próbowane albo jako próbka wycięta z wyprodukowanej części, jaka jest zabudowywana w samolocie albo jako próbka symulująca wycięcie, taka jak próbka wycięta z płaskiego arkusza materiału albo modelu wyprodukowanej części. Próbka może być wycinana z dowolnego miejsca w wyprodukowanej części; jakkolwiek, wyprodukowane zespoły, takie jak panele sandwich, nie mogą być rozdzielane do próby. Za wyjątkiem jak wspomniano niżej, grubość próbki nie może być cieńsza od minimalnej grubości, jaka może zostać zakwalifikowana do użycia w samolocie. Próbki części z grubej pianki, takie jak poduszki foteli muszą mieć grubość 12.7 mm (1/2 cala). Próbki z materiałów, które muszą spełniać wymagania podpunktu (a)(1)(v) Części I niniejszego Załącznika muszą być nie grubsze niż 3.175 mm (1/8 cala). Próbki przewodów i kabli elektrycznych muszą być o takim samym rozmiarze jak użyty w samolocie. W przypadku tkanin, muszą zostać poddane próbie zarówno kierunek osnowy jak i wątki tkaniny dla określenia najbardziej krytycznych warunków palności. Próbki muszą być osadzone w metalowych ramach tak, ażeby dwie długie krawędzie oraz krawędź górna były zamocowane podczas próby pionowej nakazanej w podpunkcie (4) niniejszego paragrafu oraz dwie długie krawędzie i krawędź dalsza od płomienia były zamocowane podczas próby poziomej nakazanej w podpunkcie (5) niniejszego paragrafu. Eksponowana strefa próbki musi mieć szerokość co najmniej 50.8 mm (2 cale) i długość co najmniej 304.8 mm (12 cali), jeżeli rzeczywisty rozmiar użyty w samolocie nie jest mniejszy. Krawędź, do której przyłożony jest płomień palnika nie może obejmować krawędzi wykończonej lub zabezpieczonej próbki, ale musi być reprezentatywna dla rzeczywistego przekroju materiału lub części, jaka jest zabudowywana w samolocie. Próbka musi być osadzona w metalowej ramce tak, ażeby wszystkie cztery krawędzie były zamocowane i eksponowana powierzchnia próbki była co najmniej 203.2 mm na 203.2 mm (8 cali na 8 cali) podczas próby pod kątem 45° nakazanej w podpunkcie (6) niniejszego paragrafu.

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część I) (c.d.)

(3) *Urządzenie.* Za wyjątkiem jak postanowiono w podpunkcie (7) niniejszego paragrafu, próba musi zostać przeprowadzona w szafce wolnej od przeciągu zgodnie z Federal Test Method Standard 191 Model 5903 (zmieniona Metoda 5902) dla próby pionowej, albo Metoda 5906 dla próby poziomej (dostępne w General Services Administration, Business Service Centre, Region 3, Seventh & D Streets SW., Washington, Dc 20407, USA). Próbkę, które są zbyt duże dla szafki, muszą być badane w podobnych, wolnych od przeciągu warunkach.

(4) *Próba pionowa.* Muszą być przebadane minimum trzy próbki i rezultaty uśrednione. Dla tkanin kierunek tkania, odpowiadający najbardziej krytycznym warunkom palności, musi być równoległy do najdłuższego wymiaru. Każda próbka musi być zamocowana pionowo. Próbka musi być poddana działaniu palnika Bunsena lub Tirrilla przy nominalnej średnicy wewnętrznej 9.525 mm (3/8 cala) dyszy wypływowej, wyregulowanej tak, ażeby dawała płomień o wysokości 38.1 mm (1 1/2 cala). Minimalna temperatura płomienia, mierzona za pomocą wyskalowanego pirometru z termoparą w środku płomienia, musi być 843.33°C (1550 °F). Dolna krawędź próbki musi znajdować się 19.05 mm (3/4 cala) ponad górną krawędzią palnika. Płomień musi być przyłożony do linii środkowej dolnej krawędzi próbki. Dla materiałów objętych podpunktem (a)(1)(i) Część I niniejszego Załącznika, płomień musi być przykładany przez 60 sekund i następnie usunięty. Dla materiałów objętych podpunktem (a)(1)(ii) Części I niniejszego Załącznika, płomień musi być przykładany przez 12 sekund i następnie usunięty. Czas palenia, długość spalona oraz czas palenia się kropel, jeżeli ma to miejsce, mogą być mierzone. Długość spalona, określona zgodnie z podpunktem (7) niniejszego paragrafu, musi być mierzona do najbliższego 2.54 mm (dziesiąta część cala).

(5) *Próba pozioma.* Muszą być przebadane minimum trzy próbki i rezultaty uśrednione. Każda próbka musi być zamocowana poziomo. Powierzchnia eksponowana, przy zabudowie w samolocie, musi być skierowana dla próby w dół. Próbka musi być poddana działaniu palnika Bunsena lub Tirrilla przy nominalnej średnicy wewnętrznej 9.525 mm (3/8 cala) dyszy wypływowej wyregulowanej tak, ażeby dawała płomień o wysokości 38.1 mm (1 1/2 cala). Minimalna temperatura płomienia, mierzona za pomocą wyskalowanej termopary w środku płomienia, musi być 843.33°C (1550°F). Próbka

musi być ustawiona tak, aby krawędź poddawana próbie była wystawiona środkiem 19.05 mm (3/4 cala) ponad wierzchołkiem palnika. Płomień musi być przyłożony przez 15 sekund i następnie usunięty. Dla celów określania czasu spalania musi być użyta próbka długości minimum 254 mm (10 cali), około 38.1 mm (1 1/2 cala) musi się spalić, zanim czoło spalania osiągnie strefę określania czasu i musi zostać zarejestrowane średnie tempo spalania.

(6) *Próba pod kątem czterdzieści pięć stopni.* Muszą być przebadane minimum trzy próbki i rezultaty uśrednione. Próbka musi zostać podparta pod kątem 45° do powierzchni poziomej. Powierzchnia, eksponowana przy zabudowie w samolocie, musi być skierowana dla próby w dół. Próbka musi być poddana działaniu palnika Bunsena lub Tirrilla przy nominalnej średnicy wewnętrznej 9.525 mm (3/8 cala) dyszy wypływowej wyregulowanej tak, ażeby dawała płomień o wysokości 38.1 mm (1 1/2 cala). Minimalna temperatura płomienia, mierzona za pomocą wyskalowanej termopary w środku płomienia, musi być 843.33°C (1550 °F). Należy podjąć środki ostrożności dla zapobieżenia przeciągom. Płomień musi być stosowany przez 30 sekund przy jednej trzeciej kontaktowania z materiałem w środku próbki i następnie usunięty. Muszą zostać zarejestrowane czas palenia, czas kapania, oraz czy ogień penetruje (przechodzi poprzez) próbkę.

(7) *Próba pod kątem sześćdziesiąt stopni.* Muszą być przebadane minimum trzy próbki każdego rodzaju (wykonania i rozmiaru). Próbka przewodu lub kabla (włączając izolację) musi być umieszczona pod kątem 60° w stosunku do poziomu w szafce określonej w podpunkcie (3) niniejszego paragrafu przy drzwiach szafki otwartych podczas próby, albo musi być umieszczona w komorze o wysokości około 609.6 mm (2 stopy) na 304.8 na 304.8 (1 stopa na 1 stopę), otwartej u góry i na jednym boku pionowym (przód), oraz która pozwoli na wystarczający przepływ powietrza dla zakończenia spalania, ale który jest wolny od przeciągów. Próbka musi być równoległa i około 152.4 mm (6 cali) od frontu komory. Dolny koniec próbki musi być utrzymywany sztywno zaciśnięty. Górny koniec próbki musi przechodzić ponad rolką lub trzpieniem i musi mieć umocowany do siebie odpowiedni ciężarek, tak że próbka jest mocno utrzymywana w trakcie próby palności. Długość próbki pomiędzy dolnym zaciskiem i górną rolką lub trzpieniem musi być 609.6 mm (24 cale) i musi być zaznaczona 203.2 mm (8 cali) od dolnego końca dla wskazania środkowego

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część I) (cd.)

punktu dla przyłożenia płomienia. Płomień z palnika Bunsena lub Tirrilla musi być przyłożony przez 30 sekund w oznakowanym miejscu. Palnik musi być zamocowany poniżej znaku próbnego na próbce, prostopadle do próbki i pod kątem 30° do pionowej płaszczyzny próbki. Palnik musi mieć nominalną średnicę wewnętrzną 9.525 mm (3/8 cala) i być wyregulowany tak, ażeby dawał płomień o wysokości 76.2 mm (3 cale) przy wewnętrznym stożku około jednej trzeciej wysokości płomienia. Minimalna temperatura najgorętszej partii płomienia mierzona za pomocą wyskalowanego pirometru z termoparą nie może być niższa niż 954.44°C (1750 °F). Palnik musi być tak usytuowany, ażeby najgorętsza partia płomienia była przyłożona do znaku próbnego na przewodzie. Muszą zostać zarejestrowane czas palenia, spalona długość oraz czas palenia kropel, jeżeli to ma miejsce. Długość spalona, określona zgodnie z podpunktem (8) niniejszego paragrafu, musi być mierzona do najbliższych 2.54 mm (dziesiątej części cala). Łamanie się próbki przewodu nie jest traktowane jako uchybienie.

(8) *Spalona długość.* Długość spalona jest odległością od początkowej krawędzi do najdalszej oznaki uszkodzenia na próbce kontrolnej w wyniku działania płomienia, włączając obszary częściowo lub całkowicie spalone, zwęglone, albo skruszone, ale nie włączając obszarów okopconych, zabarwionych, pokrzywionych albo odbarwionych, ani obszarów, gdzie materiał został pomarszczony albo stopiony odpłynął od źródła ciepła.

CELOWO POZOSTAWIONE NIEZAPISA

CELOWO POZOSTAWIONE NIEZAPISANE

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Ciąg dalszy)

Część II - Palność poduszek siedzeń

Tekst zaczerpnięty z: JAR-25 Załącznik F, Część II ze Zmianą 12, plus Poprawka 86/1, 16/6/86, wydany na nowo przy Zmianie 13 15/10/89

(a) *Kryteria zatwierdzenia.* Każda poduszka siedzeniowa musi spełniać następujące kryteria:

(1) Co najmniej trzy zestawy składające się z poduszki siedzeniowej i poduszki oparciowej muszą być poddane próbom.

(2) Jeżeli poduszka jest zbudowana z użyciem materiału blokującego ogień, to materiał blokujący ogień musi kompletnie obejmować materiał, stanowiący rdzeń piankowy poduszki.

(3) Każda próbka, która jest badana, musi być wykonana z użyciem podstawowych części składowych, (to jest rdzenia piankowego, materiału zapewniającego pływalność, materiału blokującego ogień, jeżeli jest użyty, oraz pokrycia zewnętrznego), które mają być używane w artykułach w produkcji seryjnej. Jeżeli dla poduszki oparciowej są używane inne materiały, niż dla poduszki siedzeniowej, to obie kombinacje materiałów muszą być poddane próbom jako kompletne zestawy stanowiące próbki, przy czym każdy zestaw musi się składać z próbki poduszki oparciowej i poduszki siedzeniowej. Jeżeli dla poduszki, włącznie z pokryciem zewnętrznym, zademonstrowano spełnienie wymagań niniejszego Załącznika przy pomocy próby z palnikiem olejowym, to pokrycie zewnętrzne tej poduszki może zostać zastąpione podobnym pokryciem zewnętrznym, pod warunkiem że długość palenia pokrycia, którym ma być zastąpione oryginalne określona w próbie podanej w JAR 25.853(b) nie przekracza odpowiedniej długości palenia pokrycia, które było użyte w poduszce poddanej próbie z wykorzystaniem palnika olejowego.

(4) Dla co najmniej dwóch trzecich ogólnej liczby badanych próbek poduszek, długość strefy spalonej od palnika nie może sięgać brzegu poduszki, przeciwnieległego do palnika. Długość spalona nie może przekraczać 431.8 mm (17 cali). Długość spalania jest to odległość mierzona prostopadle od wewnętrznej krawędzi ramy poduszki siedzeniowej najbliższej do palnika, do najdalszych śladów uszkodzenia badanej próbki na skutek wkroczenia płomienia, włącznie ze strefami całkowitego lub częściowego spalania, zwęglenia, lub kruchości, ale nie obejmuje ona powierzchni pokrytych sadzą, zaplamionych, pomarszczonych lub o zmienionym zabarwieniu, albo stref gdzie materiał skurczył się lub stopił odsuwając od źródła ciepła.

(5) Średnia procentowa utrata ciężaru nie może przekraczać 10 procent. Także, co najmniej dwie trzecie ogólnej liczby badanych

próbek poduszek nie może wykazywać utraty ciężaru przekraczającej 10 procent. Wszystkie krople spadające z poduszki i stoiska, na którym jest zamontowana muszą być usunięte przed określaniem ciężaru po próbie. Procentowa utrata ciężaru dla zestawu próbek jest to ciężar próbki po próbie odniesiony procentowo do ciężaru próbki przed próbą.

(b) *Warunki próby.* Pionowa prędkość powietrza powinna wynosić średnio 0.127 m/s $\pm$ 0.05 m/s (25 fpm $\pm$ 10 fpm) w pobliżu górnej części poduszki oparciowej fotela. Pozioma prędkość powietrza powinna być niższa od 0.05 m/s (10 fpm) bezpośrednio nad poduszką siedzeniową. Prędkości powietrza powinny być mierzone przy czynnym urządzeniu wentylacyjnym (okapie) i przy wyłączonym silniku palnika.

(c) *Próbki do badań.*

(1) Dla każdej próby, musi być użyty jeden zestaw próbek poduszek, reprezentujących poduszkę siedzeniową i oparciową.

(2) Próbka poduszki siedzeniowej musi mieć szerokość 457 $\pm$ 3 mm (18 $\pm$ 0.125 cala) długość 508 $\pm$ 3 mm (20 $\pm$ 0.125 cala) i grubość 102 $\pm$ 3 mm (4 $\pm$ 0.125 cala) oprócz pokrycia z tkaniny i zakładek przy szwach.

(3) Próbka poduszki oparciowej musi mieć szerokość 432 $\pm$ 3 mm (18 $\pm$ 0.125 cala) [przypisek tłumacza: 432 mm to 17 cali, a nie 18] długość 635 $\pm$ 3 mm (25 $\pm$ 0.125 cala) i grubość 51 $\pm$ 3 mm (2 $\pm$ 0.125 cala) oprócz pokrycia z tkaniny i zakładek przy szwach.

(4) Próbki muszą być utrzymywane w temperaturze 21 $\pm$ 2° C (70 $\pm$ 5° F), wilgotności względnej 55 % $\pm$ 10 % przez co najmniej 24 godziny przed próbą.

(d) *Urządzenie do próby.* Układ urządzenia do próby jest pokazany na Rysunkach 1 do 5 i musi obejmować elementy składowe opisane w tym punkcie. Mało ważne elementy urządzenia mogą się różnić, zależnie od użytego modelu palnika.

(1) *Stoisko do mocowania próbki.* Stoisko do mocowania próbki musi się składać z kątowników stalowych, jak pokazano na rysunku 1. Długość nóżek stoiska wynosi 305 $\pm$ 3 mm (12 $\pm$ 0.125 cala). Stoisko musi być użyte do ustawienia próbek poduszek siedzeniowych i oparciowych, jak pokazano na Rysunku 2. Stoisko musi również posiadać odpowiednią wannę do zbierania kropli, wysycioną folią aluminiową, stroną matową do góry.

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część II) (c.d.)

(2) *Palnik do prób.* Palnik, który ma być używany do prób, musi -

(i) Być typu pistoletowego, zmodyfikowany;

(ii) Mieć dyszę o kącie rozprysku 80 stopni, o nominalnym wydatku 2.25 Galonów USA/godz. przy ciśnieniu 100 psi;

(iii) Mieć stożek palnika o wymiarze 305 mm (12 cali) zabudowany na końcu rury stanowiącej kominiek, z otworem o wysokości 152 mm (6 cali) i szerokości 208 mm (11 cali), **[przypisek tłumacza: 208 mm to 8.19 cala, a 11 cali to 279.4 mm]**, jak pokazano na rysunku 3; oraz

(iv) Mieć regulator ciśnienia w palniku, który jest tak wyregulowany, aby dostarczał nominalnie 2.0 Galony USA na godzinę nafty Nr 2 (#2 Grade) lub ekwiwalentnego, wymaganego do próby.

(3) *Kalorymetr*

(i) Kalorymetr, który ma być użyty do prób, musi być kalorymetrem o wydajności 0 - 17.0 Wata/cm² (0 - 15.0 BTU na stopę kwadratową i sekundę) o dokładności $\pm 3\%$, ustawionym na stole izolacyjnym z płytą krzemianu wapniowego (*calcium silicate*) o wymiarach 152 na 305 mm (6 cali na 12 cali) o grubości 19 mm (0.75 cala) zamocowanym do ramy z kątowników stalowych przeznaczonej do umieszczania na stanowisku pomiarowym podczas skalowania palnika jak to pokazuje Rys. 4.

(ii) Ponieważ wykruszenia płyty izolacyjnej w trakcie użytkowania mogą spowodować rozregulowanie kalorymetru, kalorymetr musi być monitorowany i jego zamocowanie uzupełniane podkładkami w miarę potrzeby, tak aby powierzchnia kalorymetru była wyrównana z wystawioną powierzchnią płyty izolacyjnej w płaszczyźnie równoległej do wylotu stożka palnika, użytego do próby.

(4) *Termopary.* Siedem termopar, używanych do prób, musi posiadać osłony metalowe o grubości 0.0625 do 0.125 cala, muszą one być umieszczone w obudowie ceramicznej, typu K, uziemione, z nominalną średnicą przewodnika 22 do 30 według amerykańskiej normy na średnice drutu o wymiarach (AWG) (0.643 mm, 0.0253 cala) do 0.254 mm (0.010 cala). Te siedem termopar muszą być przymocowane do ramy ze stalowego kątownika, tak aby tworzyły grzebień, do umieszczenia na stoisku do prób podczas skalowania palnika, jak to pokazuje Rysunek 5.

(5) *Ustawienie aparatury.* Palnik do próby musi być ustawiony na odpowiednim stojaku, tak aby wylot stożka palnika był ustawiony w odległości 102 ± 3 mm (4 ± 0.125

cala) od jednej strony stoiska, na którym ma być ustawiona próbka. Stojak do palnika powinien mieć możliwość odwracania palnika od próbki w trakcie rozgrzewania palnika.

(6) *Rejestracja danych.* Potencjometr rejestrujący albo inny odpowiednio wyskalowany przyrząd o odpowiednim zakresie musi być użyty do pomiaru i zapisu wyników kalorymetru i termopar.

(7) *Waga do ważenia.* Musi być użyte takie urządzenie do ważenia i takie procedury ważenia aby można było określić ciężary przed i po próbie każdego zestawu poduszek z dokładnością do 9 gramów (0.02 funta). Preferowany jest system zapewniający stały pomiar ciężaru.

(8) *Urządzenie do odmierzania czasu.* Stoper lub inne urządzenie (wyskalowane z dokładnością do ± 1 sekundy) musi być użyte do pomiaru czasu oddziaływania płomienia palnika, oraz czasu samoczynnego gaśnięcia lub czasu trwania próby.

(e) *Przygotowanie urządzeń do próby.* Przed skalowaniem, całe wyposażenie musi być włączone i musi być wyregulowany przepływ paliwa do palnika tak, jak to podaje podpunkt (d)(2).

(f) *Skalowanie.* Dla zapewnienia właściwej wydajności cieplnej palnika, musi zostać wykonana następująca próba:

(1) Umieścić kalorymetr na stanowisku prób, tak jak to pokazuje Rysunek 4, w odległości 102 ± 3 mm (4 ± 0.125 cala) od wylotu stożka palnika.

(2) Włączyć palnik, pozostawić go na dwie minuty dla rozgrzania się i tak wyregulować przesłonę wlotu powietrza do palnika, aby uzyskać odczyt 11.9 ± 0.6 Wata/cm² (10.5 ± 0.5 BTU na stopę kwadratową i sekundę) na kalorymetrze, tak aby zapewnić że zostały osiągnięte warunki ustalone. Wyłączyć palnik.

(3) Zastąpić kalorymetr grzebieniem termopar (Rysunek 5).

(4) Włączyć palnik i upewnić się, że odczyty termopar wynoszą $1038 \pm 38^{\circ}\text{C}$ ($1900 \pm 100^{\circ}\text{F}$) dla upewnienia się, że został osiągnięty stan ustalony. **[Przypisek tłumacza: $1900 \pm 100^{\circ}\text{F}$ to $1038 \pm 56^{\circ}\text{C}$]**

(5) Jeżeli kalorymetr i termopary nie dają odczytów w podanym zakresie, powtórzyć kroki podane w punktach 1 do 4 i wyregulować przesłonę wlotu powietrza do palnika tak aby zostały osiągnięte właściwe odczyty. Grzebień termopar i kalorymetr powinny być często używane, aby utrzymać i zarejestrować podane parametry próby.

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część II) (c.d.)

Do chwili, gdy zostanie zademonstrowane, że dane urządzenie do prób jest stabilne, do każdej próby konieczne jest skalowanie. Po potwierdzeniu stabilności aparatury może być wykonywana seria prób po wykonaniu skalowania przed tymi próbami, oraz po ich zakończeniu.

(g) *Procedury prób.* Palność każdego zestawu próbek musi być sprawdzana jak następuje:

(1) Zapisać ciężar każdego zestawu złożonego z poduszki siedzeniowej i oparciowej, które mają być poddane próbom, z dokładnością do 9 gramów (0.02 funta).

(2) Umocować zestaw złożony z poduszki siedzeniowej i oparciowej na stanowisku do prób, jak pokazuje Rysunek 2, mocując próbkę poduszki oparciowej do stanowiska u góry.

(3) Obrócić palnik do położenia roboczego i upewnić się, że odległość od wylotu stożka palnika do brzegu poduszki siedzeniowej wynosi 102 ± 3 mm (4 ± 0.125 cala).

(4) Obrócić palnik tak, aby nie był w położeniu roboczym. Uruchomić palnik i pozwolić, aby palił się przez czas dwóch minut, aby zapewnić dostateczne rozgrzanie się stożka palnika i stabilizację płomienia.

(5) Aby rozpocząć próbę, obrócić palnik do położenia roboczego i jednocześnie uruchomić urządzenie mierzące czas.

(6) Poduszkę siedzeniową poddawać działaniu płomienia przez dwie minuty, a następnie wyłączyć palnik. Natychmiast obrócić palnik, aby nie był w położeniu roboczym. Przerwać próbę po siedmiu minutach od chwili rozpoczęcia poddawania poduszki działaniu płomienia przy pomocy czynnika gaszącego w postaci gazowej (halonu lub CO₂).

(7) Określić ciężar resztek próbki poduszki siedzeniowej, które pozostały na stanowisku prób z dokładnością do 9 gramów (0.02 funta), nie wliczając kropel.

(h) *Sprawozdanie z prób.* W odniesieniu do wszystkich zestawów próbek, które zostały poddane próbom dla określenia spełnienia przepisów, muszą być zapisane następujące informacje:

(1) Identyfikacja i opis próbek, które były badane.

(2) Liczba zestawów próbek poddanych badaniom.

(3) Ciężar początkowy i końcowy każdego zestawu, obliczona średnia procentowa utrata ciężaru dla każdego z zestawów oraz obliczona średnia procentowa utrata ciężaru dla wszystkich zestawów łącznie.

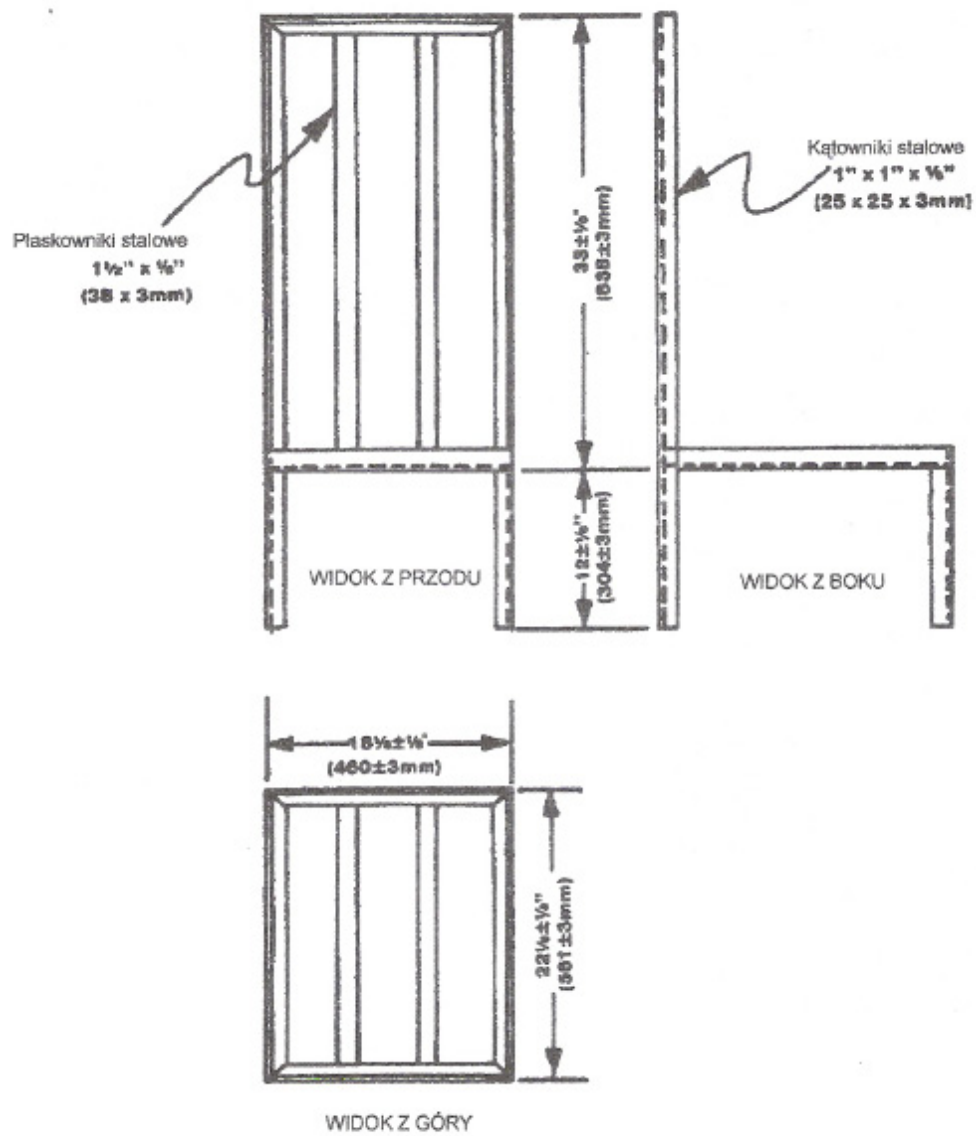
(4) Długość spalona dla każdego z zestawów poddawanych próbie.

CELOWO POZOSTAWIONE NIEZAPISANE

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część II) (c.d.)

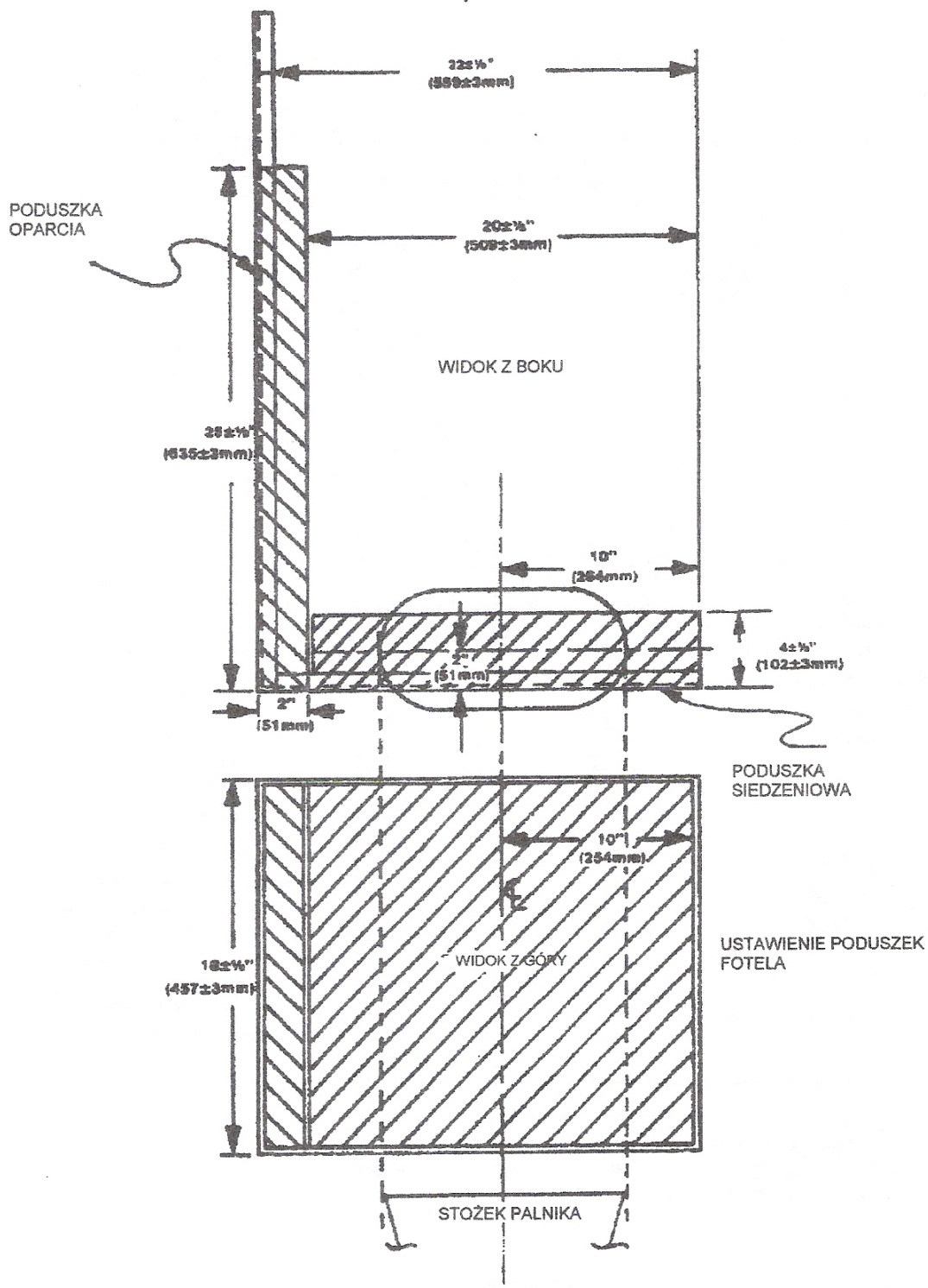


RYSUNEK 1

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część II) (c.d.)

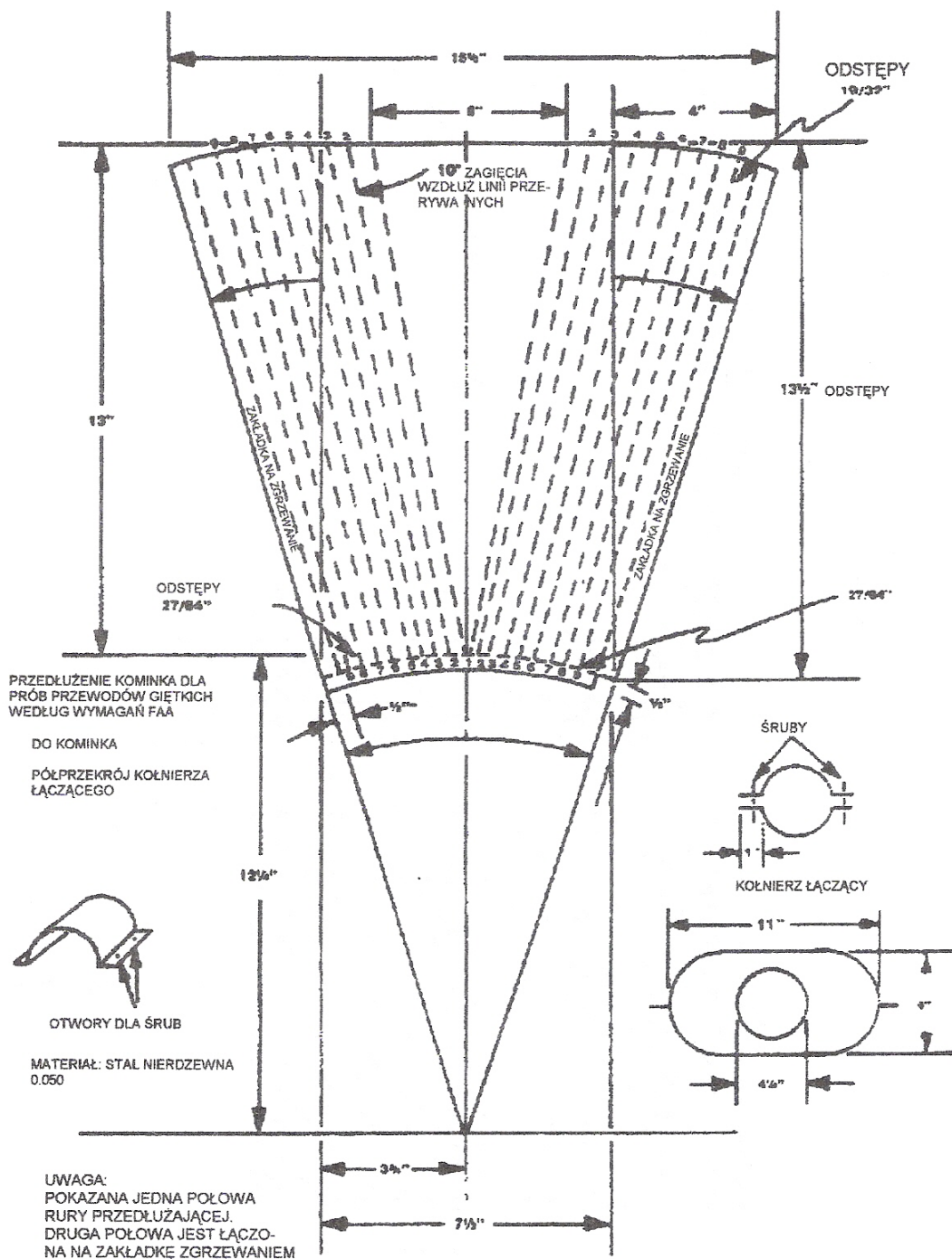


RYSUNEK 2

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część II) (c.d.)

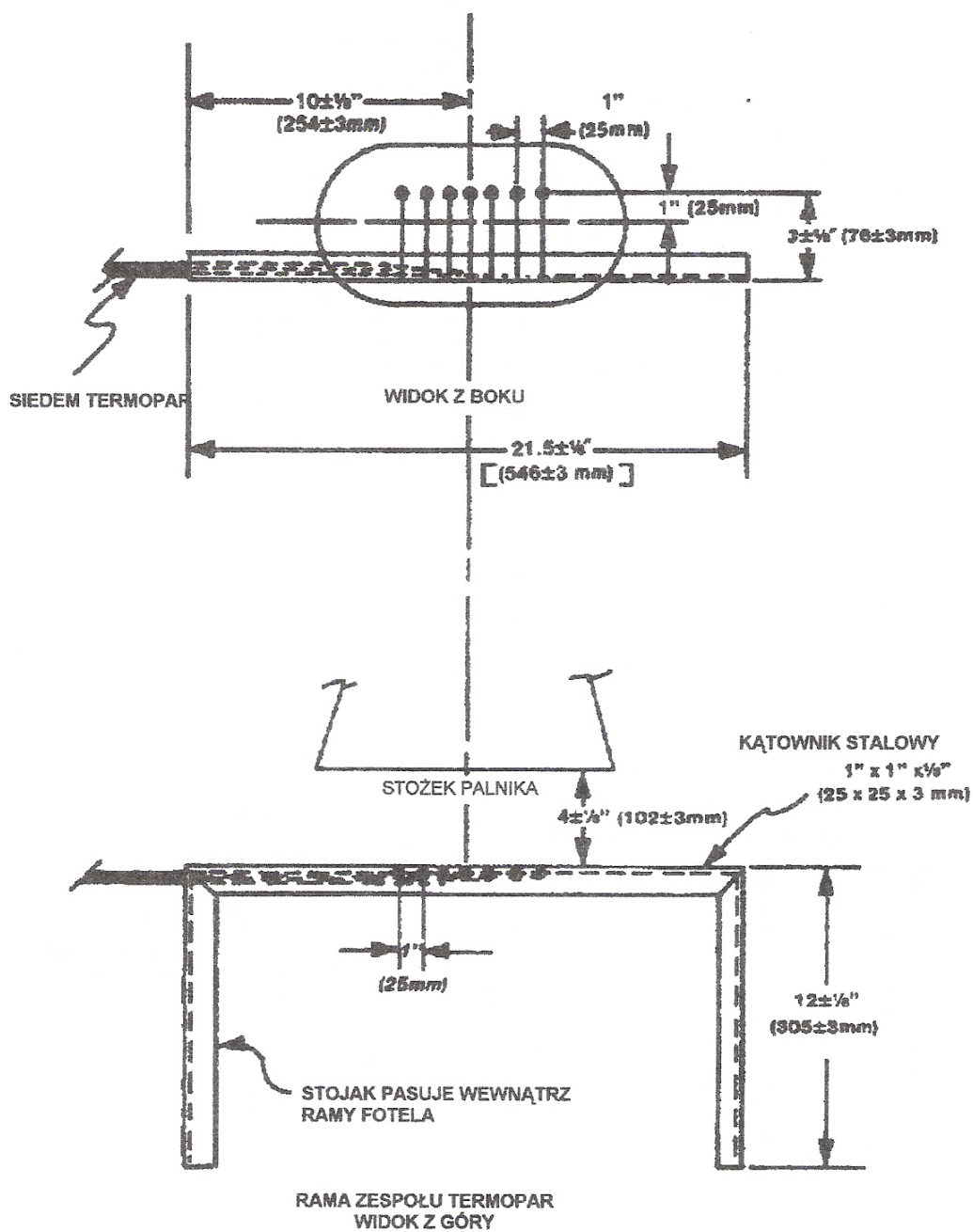


RYSUNEK 3

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część II) (c.d.)

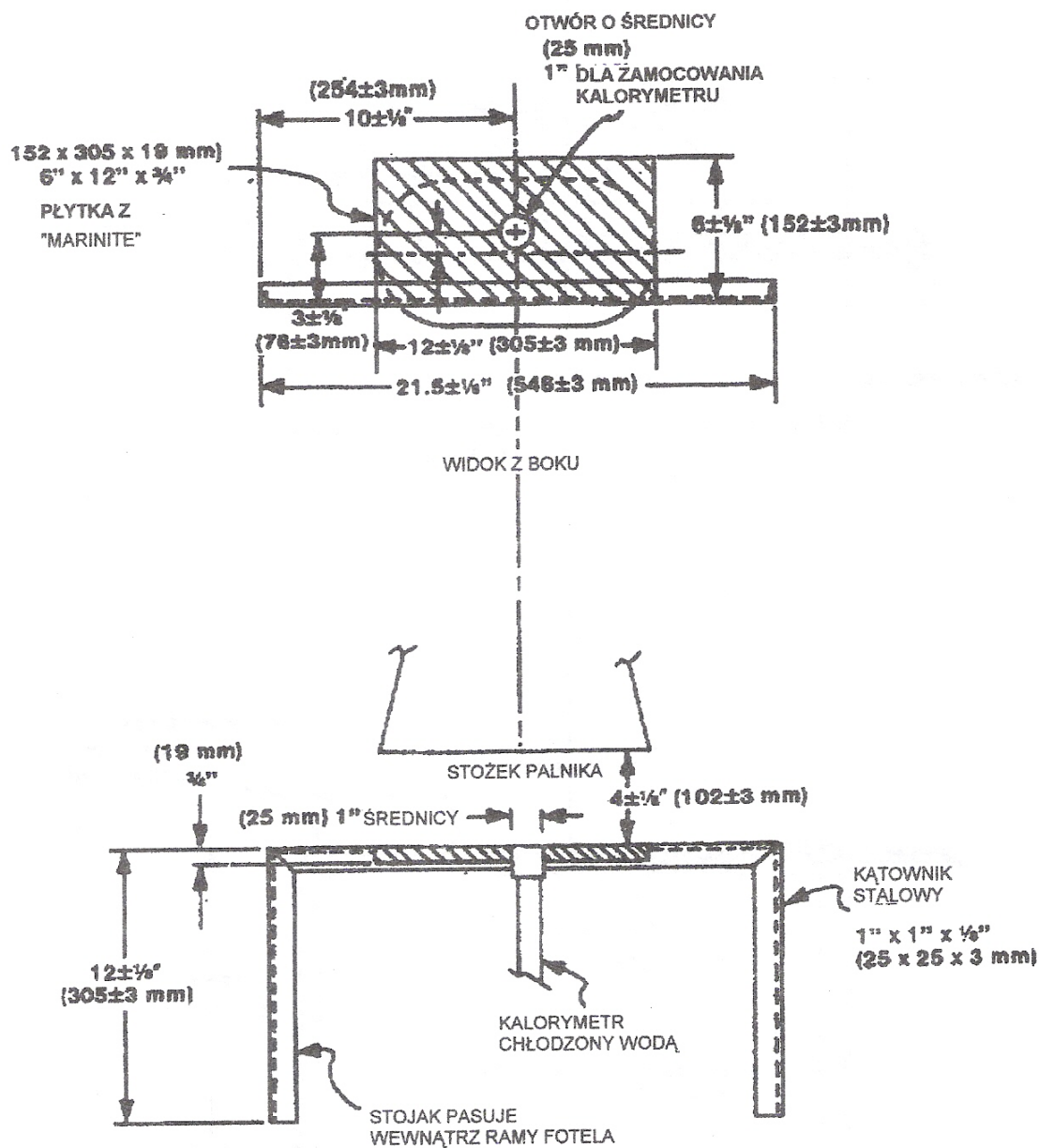


RYSUNEK 4

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część II) (c.d.)



RYSUNEK 5

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Ciąg dalszy)

Część III - Metody prób dla określenia odporności wykładzin pomieszczeń ładunkowych na penetrację płomienia

Tekst zaczerpnięty z: JAR-25 Załącznik F, Część III ze Zmianą 12, plus Poprawka 86/2,5/10.86, wydany na nowo przy Zmianie 13

(a) Kryteria zatwierdzenia.

(1) Próbom muszą być poddane co najmniej trzy próbki wykładzin sufitowych lub wykładzin ścian pomieszczeń ładunkowych

(2) Każda badana próbka musi symulować panelę wykładziny ścianki pomieszczenia ładunkowego lub panelę wykładziny sufitu łącznie z każdym elementem konstrukcyjnym, jak połączenia, zespoły lamp itp., których zniszczenie wpływałoby na zdolność wykładziny do bezpiecznego powstrzymania pożaru.

(3) Nie może wystąpić penetracja przez płomień żadnej z próbek w ciągu pięciu minut po rozpoczęciu oddziaływania źródła płomienia, oraz szczytowa temperatura mierzona w odległości czterech cali powyżej górnej powierzchni próbki badanej w położeniu poziomym nie może przekroczyć 222.22°C (4000p).

(b) *Opis metody.* Ta metoda podaje procedurę badań laboratoryjnych dla pomiaru odporności materiałów stanowiących wykładzinę pomieszczeń ładunkowych na penetrację płomienia, przy użyciu jako źródła płomienia palnika o wydatku 2 galony USA na godzinę nafty Nr 2, lub równoważnego źródła płomienia. Panele sufitowe i panele ścian mogą być badane osobno pod warunkiem, że brakująca panela jest zastąpiona osłoną. Każda wykładzina, która przeszła pomyślnie próby jako wykładzina sufitowa, może być stosowana jako panela ścienna.

(c) *Próbki do badań*

(1) Próbka, która ma być badana musi mieć wymiary 406 ± 3 mm ($16 \pm 0,125$ cala) na 610 ± 3 mm ($24 \pm 0,125$ cala).

(2) Próbki muszą być utrzymywane w temperaturze $21 \pm 2^\circ\text{C}$ ($70 \pm 5^\circ\text{F}$), wilgotności względnej 55 % $\pm$ 5 % przez co najmniej 24 godziny przed próbą.

(d) *Urządzenie do próby.* Układ urządzenia do próby, pokazany na Rysunku 3 w Części II i na rysunkach 1 do 3 niniejszej Części załącznika F, musi obejmować elementy składowe, opisane w tym paragrafie. Mało ważne elementy urządzenia mogą się różnić, zależnie od użytego modelu palnika.

(1) *Stoisko do mocowania próbki.* Stoisko do mocowania próbki musi się składać z kątowników stalowych, jak pokazano na Rysunku 1.

(2) *Palnik do prób.* Palnik, który ma być używany do prób musi:

(i) Być typu pistoletowego, zmodyfikowany.

(ii) Mieć odpowiednią dyszę i utrzymywać ciśnienie paliwa przy nominalnym wydatku 2 Galonów USA Na przykład: Dysza o kącie 80° i o nominalnym wydatku 2.25 Galonów USA przy ciśnieniu 85 funtów na cal kwadratowy (PSI) na wskaźniku tak, aby wydatek wynosił 2.03 Galonów USA na godzinę;

(iii) Mieć element przedłużający palnika o wymiarze 305 mm (12 cali) zabudowany na końcu rury stabilizującej przepływ (kominka) z otworem o wysokości 152 mm (6 cali) i szerokości 280 mm (11 cali), jak pokazano na Rysunku 3; Części II niniejszego Załącznika.

(iv) Mieć regulator ciśnienia w palniku, który jest tak wyregulowany, aby dostarczał nominalnie 2.0 Galony USA na godzinę nafty Nr 2 (#2 Grade) lub ekwiwalentnego paliwa, wymaganego do próby.

(3) *Kalorymetr*

(i) Kalorymetr, który ma być użyty do prób, musi być kalorymetrem o pełnym przepływie ciepła *Foil Type Gardon Gauge* o odpowiednim zakresie w przybliżeniu 0 - 17.0 Wata/cm' (0 - 15.0 BTU na stopę kwadratową i sekundę). Musi być ustawiony na stole izolacyjnym o płycie z krzemianu wapniowego (*calciwn silicale*) o wymiarach 152 na 305 mm (6 cali na 12 cali) o grubości 19 mm (0.75 cala), zamocowanej do ramy z kątowników stalowych, przeznaczonej do umieszczania na stanowisku pomiarowym podczas skalowania palnika, jak to pokazuje Rysunek 2 w tej części niniejszego Załącznika.

(ii) Płyta izolacyjna musi być monitorowana, czy nie pogorszyły się jej właściwości i jej zamocowanie uzupełniane podkładkami w miarę potrzeby tak, aby powierzchnia kalorymetru była wyrównana z wystawioną powierzchnią płyty izolacyjnej w płaszczyźnie równoległej do wylotu stożka palnika użytego do próby.

(4) *Termopary.* Siedem termopar, używanych do prób musi posiadać osłony ceramiczne o grubości 0.0625 cala, typu K, muszą być uziemione, z nominalną średnicą przewodnika 30 według amerykańskiej normy na średnice drutu o wymiarach (AWG) (0.254 mm, 0.010 cala). Te siedem termopar muszą być przymocowane do ramy ze stalowego kątownika tak, aby tworzyły grzebień termopar; do umieszczenia na stoisku do prób podczas skalowania palnika, jak to pokazuje Rysunek 3 tej części niniejszego Załącznika.

(5) *Ustawienie aparatury.* Palnik do próby musi być ustawiony na odpowiednim stojaku tak, aby wylot stożka palnika był ustawiony w odległości 203.2 mm (8 cali)

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część III) (c.d.)

od paneli stanowiącej próbkę wykładziny sufitowej oraz 50.8 mm (2 cale) od paneli stanowiącej próbkę wykładziny ściany. Stojak do palnika powinien mieć możliwość odwracania palnika od próbki w trakcie rozgrzewania palnika.

(6) *Przyrządy pomiarowe.* Potencjometr rejestrujący albo inny odpowiednio wyskalowany przyrząd o odpowiednim zakresie musi być użyty do pomiaru i zapisu wyników kalorymetru i termopar.

(7) *Urządzenie do odmierzania czasu.* Stoper lub inne urządzenie (wyskalowane z dokładnością do ± 1 sekundy) musi być użyte do pomiaru czasu oddziaływania płomienia palnika, oraz czasu penetracji płomienia, jeżeli to nastąpi.

(e) *Przygotowanie urządzeń do próby.* Przed skalowaniem, całe wyposażenie musi być włączone i pozostawione do ustabilizowania pracy i musi być wyregulowany przepływ paliwa do palnika tak, jak to podaje podpunkt (d)(2).

(f) *Skalowanie.* Dla zapewnienia właściwej wydajności cieplnej palnika, musi zostać wykonana następująca próba:

(1) Zdjąć przedłużenie palnika z kominka. Włączyć nadmuch palnika bez podawania paliwa ani nie włączając zapłonu. Zmierzyć prędkość powietrza przy pomocy anemometru z gorącym drutem pośrodku kominka przy wylocie. (otworze). Wyregulować przesłonę tak, aby prędkość powietrza była w zakresie 7.97 do 9.14 m/s (1550 do 1800 stóp na minutę). Jeżeli na wylocie z kominka są używane klapki, muszą one być usunięte przed tym pomiarem. Ustawić stożek przedłużający kominka.

(2) Umieścić kalorymetr na stoisku, jak pokazano na Rysunku 2, w odległości 203 mm (8 cali) od wylotu stożka palnika, tak aby symulować ustawienie próbki poziomej.

(3) Włączyć palnik, pozwolić mu popracować przez 2 minuty dla rozgrzania się i wyregulować dławik tak, aby odczyt kalorymetru wynosił $9.1 \pm 0.6 \text{ Wat/cm}^2$ ($8.0 \pm 0.5 \text{ BTU}$ na stopę kwadratową i na sekundę).

(4) Zastąpić kalorymetr grzebieniem z termoparami (patrz Rysunek 3).

(5) Włączyć palnik i upewnić się, że odczyt każdej z termopar wynosi $927^{\circ}\text{C} \pm 38^{\circ}\text{C}$ ($1700 \pm 100^{\circ}\text{F}$) [*przypisek tłumacza: $1700 \pm 100^{\circ}\text{F}$ to $926.7 \pm 55.5^{\circ}\text{C}$, zaś $927^{\circ}\text{C} \pm 38^{\circ}\text{C}$ to $1700 \pm 69^{\circ}\text{F}$*] dla upewnienia się, że został osiągnięty stan ustalony. Jeżeli temperatura jest poza tym zakresem, powtórzyć kroki 2 do 5 aż do osiągnięcia właściwych odczytów.

(6) Wyłączyć palnik i usunąć ramkę z termoparami.

(7) Powtórzyć (f)(1) dla upewnienia się, że palnik pracuje w prawidłowym zakresie.

(g) *Procedura próby.*

(1) Zamontować termoparę tego samego typu, jak używana do skalowania, w odległości 101 mm (4 cali) powyżej próbki poziomej (sufitowej). Termopara powinna być ustawiona nad środkiem stożka palnika.

(2) Zamontować próbkę na stoisko pokazane na Rysunku 1 albo w położeniu poziomym, albo pionowym. W drugim z położen zamontować materiał izolacyjny.

(3) Ustawić palnik tak, aby płomień nie obejmował próbki, włączyć palnik i pozwolić mu palić się przez 2 minuty. Obrócić palnik tak, aby płomień był skierowany na próbkę i jednocześnie uruchomić urządzenie mierzące czas.

(4) Badaną próbkę poddawać działaniu płomienia w ciągu 5 minut, a następnie wyłączyć palnik. Próba może być przerwana wcześniej, jeżeli zostanie zauważona penetracja płomienia.

(5) Podczas badania próbek wykładziny sufitowej zapisywać temperaturę szczytową, zmierzoną na wysokości 101.6 mm (4 cale) nad próbką.

(6) Zapisać czas w chwili, gdy nastąpi penetracja płomienia, jeżeli to nastąpi.

(h) *Sprawozdanie z prób.* Sprawozdanie z prób musi zawierać co następuje:

(1) Kompletny opis badanych materiałów, włącznie z typem, danymi o wytwórcy, grubości oraz innymi odpowiednimi danymi.

(2) Obserwacje zachowania się badanych próbek podczas działania płomienia takie jak delaminacja, zapalenie żywicy, dym itp. włącznie z czasem kiedy wystąpią te zjawiska.

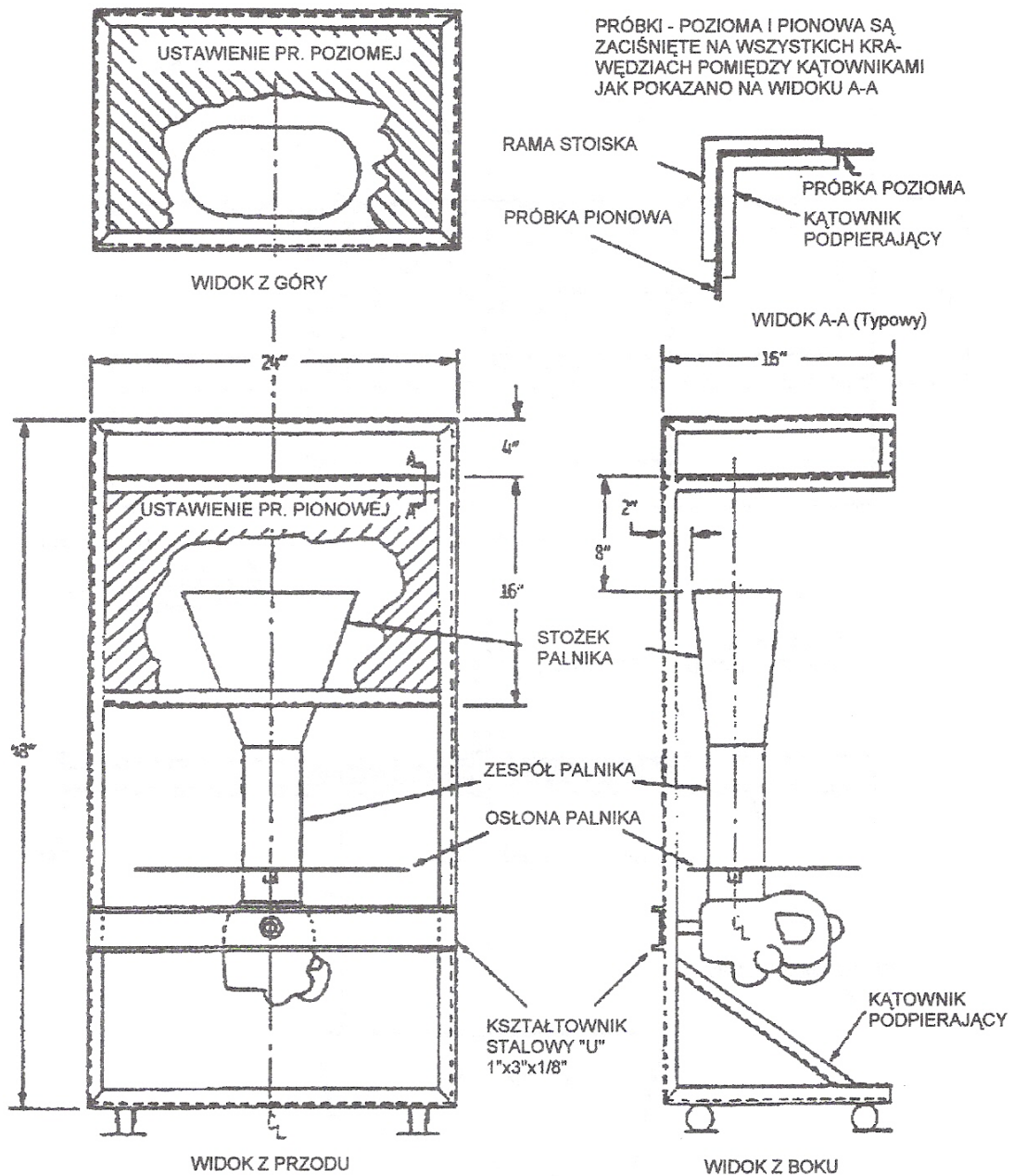
(3) Czas, kiedy nastąpiła penetracja płomienia, jeżeli to ma zastosowanie, dla każdej z trzech próbek.

(4) Orientację próbki (czy to próbka sufitowa, czy ścienna).

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część III) (c.d.)



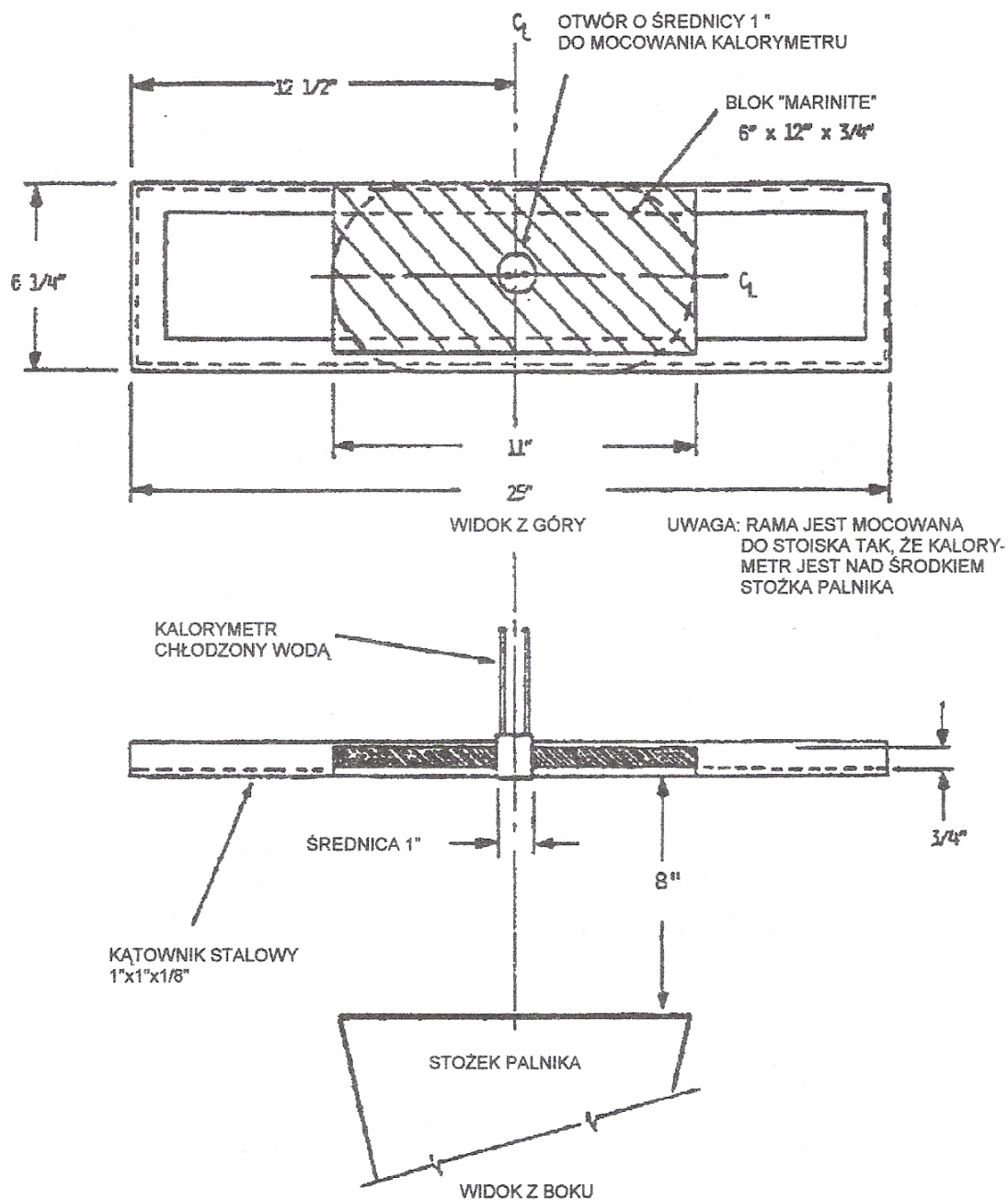
STOSIKO DO PRÓB JEST ZBUDOWANE Z KĄTOWNIKÓW STALOWYCH 1"x1"x1/8", ŁĄCZONYCH SPAWANIEM
KĄTOWNIKI PODPIERAJĄCE SĄ 1"x1"x1/8" PRZYSIĘTE TAK BY PASOWAŁY

RYSUNEK 1 – STOISKO DO PRÓB PRZY USTAWIANIU POZIOMYM I PIONOWYM

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część III) (c.d.)

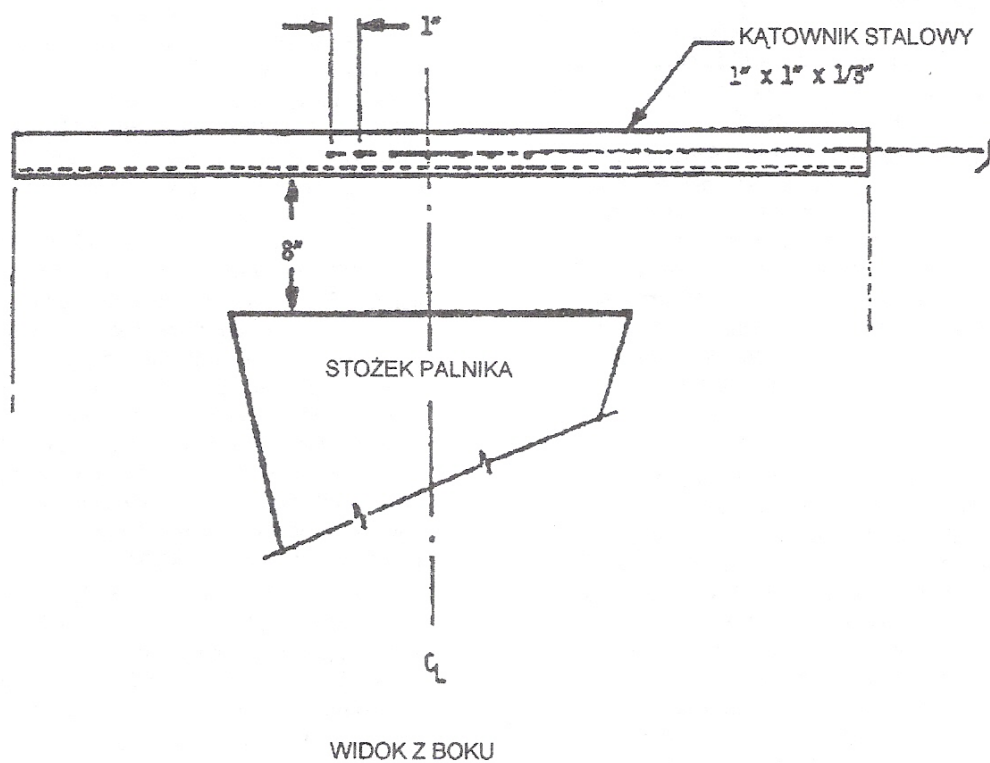
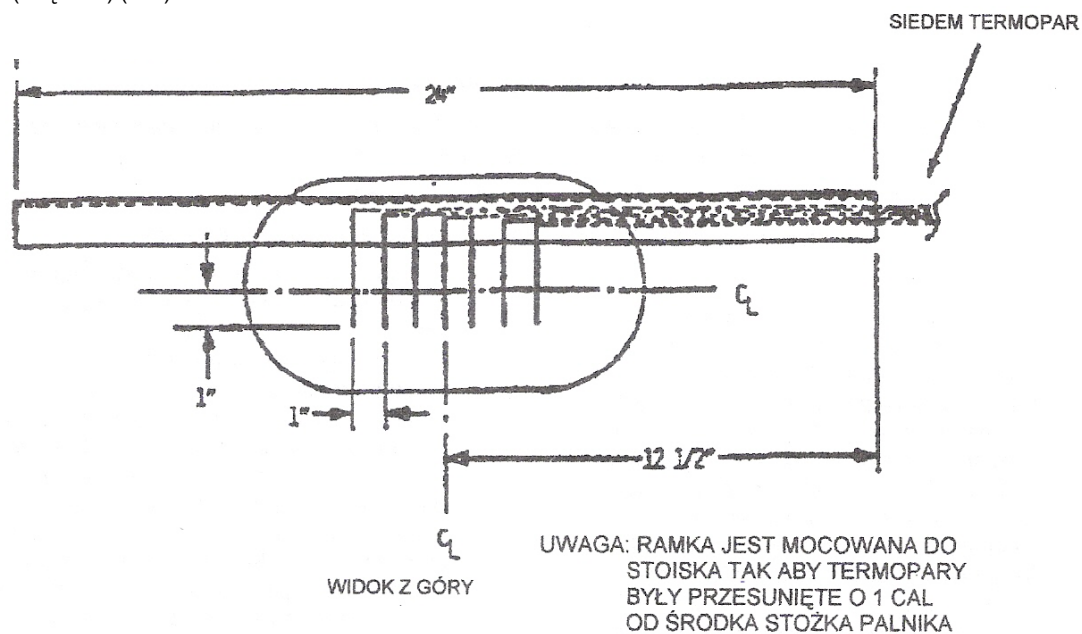


RYSUNEK 2 – RAMKA DLA KALORYMETRA

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część III) (c.d.)



RYСУNEK 3 – RAMKA Z TERMOPORAMI

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Ciąg dalszy)

Część IV - Metody prób dla określenia ilości ciepła wydzielanych z materiałów kabinowych wystawionych na działanie promieniowania cieplnego

(Patrz ACJ do Załącznika F, Część IV)

Tekst zaczerpnięty z: JAR-25 Załącznik F, Część IV ze Zmianą 13, 05/10/89

(a) *Omówienie metody*

(1) Próbką, która ma być badana, jest wprowadzana do komory o kontrolowanych warunkach środowiskowych, przez którą odbywa się stały przepływ powietrza. Wielkość dawki otrzymywanej przez próbkę jest określana przez źródło promieniowania cieplnego, wyregulowane tak, aby dawało pożądany wydatek cieplny na próbce, o wielkości 3.5 Wata/cm^2 , przy użyciu skalowanego kalorymetru. Próbką jest badana w taki sposób, aby poddawana działaniu powierzchnia była pionowa. Spalanie jest inicjowane przez pilotowany zapłon. Produkty spalania opuszczające komorę są monitorowane w celu określenia ilości wydzielanego ciepła.

(b) *Urządzenie do prób.* Wykorzystuje się urządzenie do pomiaru ilości wydzielanego ciepła, opracowane przez *Ohio State University (OSU)*, opisane poniżej. Jest to zmodyfikowana wersja urządzenia do pomiaru ilości wydzielanego ciepła według standardu *American Society of Testing and Materials (ASTM)*, ASTM-E-906.

(1) To urządzenie jest pokazane na Rysunku 1. Wszystkie zewnętrzne powierzchnie urządzenia, za wyjątkiem ramy do umocowania próbki, muszą być izolowane przy pomocy izolacji z płyty z włókna szklanego o grubości 25 mm (1 cala), o niskiej gęstości i odpornej na wysokie temperatury. Uszczelnione drzwi, przez które wsuwa się pręt, przy pomocy którego wprowadza się próbkę, stanowią hermetyczne zamknięcie komory, w której znajduje się próbka

(2) *Zespół termopar.* Różnica temperatury pomiędzy powietrzem wchodzącym do komory i wychodzącym z niej jest monitorowana przez zespół termopar, który ma pięć chłodnych i pięć gorących złącz z drutu Chromel-Alumel o wymiarze 24 Gauge. Gorące złącza są rozmieszczone w górnej części kolektora wylotowego, 10 mm (0.39 cala) poniżej górnej części kominka. Jedna termopara jest umieszczona w środku geometrycznym, natomiast cztery pozostałe znajdują się w odległości 30 mm (1.17 cala) od środka wzdłuż przekątnej w kierunku każdego z naroży (Rysunek 5). Złącza zimne są umieszczone w misce pod dolną częścią płytki rozdzielającej powietrze (patrz podpunkt (b) (4)). Gorące złącza muszą być oczyszczone od nagromadzeń sadzy, gdyż to jest potrzebne dla utrzymania czułości skalowania

(3) *Źródło promieniowania.* Źródło promieniowania cieplnego o strumieniu do 100 kW/m^2 wykorzystujące cztery elementy z węgla krzemu (*silicon carbide*) Typu LL, o długości 50.8 cm (20 cali) i średnicy zewnętrznej 15.8 mm (0.625 cala)

o nominalnej oporności 1.4 oma, pokazane są na Rysunku 2A i 2B. Elementy z węgla krzemu są zamontowane w skrzyni ze stali nierdzewnej przez wsunięcie przez otwory o średnicy 15.9 mm w osłonach ceramicznych o grubości 0.8 mm. Rozmieszczenie otworów w wykładzinach i pokrywach ze stali nierdzewnej jest pokazane na Rysunku 2B. Osłona o kształcie rombu, wykonana ze stali nierdzewnej o grubości 19 gauge, jest dodana dla zapewnienia równomiernego strumienia cieplnego w strefie, w której znajduje się pionowa próbka o wymiarach 150 na 150 mm.

(4) *System rozdziału powietrza.* Powietrze wchodzące do komory jest rozprowadzane przez płytę aluminiową o grubości 6.3 mm posiadającą osiem otworów od wiertła Numer 4, położonych w odległości 51 mm od brzegów, rozstawionych co 102 mm, umocowaną na podstawie komory. Druga płyta ze stali o grubości 18 gauge posiadająca 120 równo rozmieszczonych otworów od wiertła Numer 28 jest umieszczona 150 mm powyżej płyty aluminiowej. Wymagany jest dobrze wyregulowany dopływ powietrza. Kolektor doprowadzający powietrze u podstawy części piramidalnej posiada 48 równomiernie rozmieszczonych otworów od wiertła Numer 26 rozmieszczonych w odległości 10 mm od wewnętrznej krawędzi kolektora tak, że gdy ogólny przepływ powietrza jest wyregulowany na $0.04 \text{ m}^3/\text{sek.}$, to $0.03 \text{ m}^3/\text{sek.}$ przepływa pomiędzy elementami piramidnymi a $0.01 \text{ m}^3/\text{sek.}$ przepływa przez komorę.

(5) *Kolektor wylotowy.* Kolektor wylotowy o przekroju 133 mm na 70 mm o długości 254 mm jest wykonany ze stali nierdzewnej o grubości 28 gauge i umocowany na wylocie części piramidalnej. Płytką o wymiarach 25 mm na 76 mm ze stali nierdzewnej o grubości 31 gauge jest umieszczona symetrycznie wewnątrz kolektora prostopadle do przepływu powietrza na wysokości 75 mm nad podstawą kolektora.

(6) *Uchwyty do próbek.* Próbką o wymiarach 150 mm na 150 mm jest badana przy ustawieniu pionowym. Uchwyt (Rysunek 3) jest zaopatrzony w ramkę do trzymania próbki, która styka się z próbką (owinięty w folię aluminiową jak tego wymaga paragraf (d)(3)) tylko na obwodzie o szerokości 6 mm, oraz sprężynę o kształcie "V", która utrzymuje zespół w całości. Zdemowalna wanienka ściękowa o wymiarach 12 mm x 12 mm x 150 mm i dwa druty ze stali nierdzewnej (jak pokazano na Rysunku 3) powinna być użyta do badania materiałów, które mają skłonności do topienia się i spływania kroplami. Umieszczenie sprężyny i wanienki może być zmienione tak, aby nadawały się

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część IV) (c.d.)

do wstawienie prętów utrzymujących o różnych średnicach do uchwytów dla próbek.

Ponieważ osłona przed promieniowaniem opisana w ASTM E-906 nie jest wykorzystywana, do mechanizmu służącego do wprowadzania próbki dodana jest szpilka utrzymująca. Wchodzi ona w zaopatrzoną w szczeliny płytkę metalową, na mechanizmie służącym do wprowadzania próbki, znajdującą się na zewnątrz komory i może być użyta do zapewnienia dokładnego ustawienia powierzchni czołowej próbki po wprowadzeniu do komory. Powierzchnia czołowa próbki musi się znajdować w odległości 100 mm od zamkniętej osłony radiacyjnej po wprowadzeniu do komory.

Zaciski do trzymania próbki zatrzymują się na ramce (Rysunek 3). Ramka do mocowania jest zamocowana na pręcie do wprowadzenia próbki przy pomocy trzech śrub, które przechodzą przez szerokie podkładki przyspawane na nakrętki 0.5 cala. Koniec pręta do wprowadzenia próbki jest nagwintowany tak, aby dawał się wkręcić w nakrętkę, a szeroka podkładka o grubości 0.020 cala jest trzymana pomiędzy dwiema nakrętkami 0.5 cala, które są tak ustawione, aby dokładnie zakrywały otwór w osłonie radiacyjnej, przez który przechodzi pręt do wprowadzenia próbki lub kalorymetr do skalowania.

(7) *Kalorymetr.* Kalorymetr o pełnym strumieniu umocowany w środku płytki 0.5 cala *Kaowool "M"* wstawionej w uchwyt dla próbki musi być użyty do pomiaru pełnego strumienia ciepła. Kalorymetr musi mieć kąt widzenia 180° i być wyskalowany dla pomiaru strumienia padającego. Skalowanie kalorymetru musi być akceptowalne dla Nadzoru.

(8) *Położenie płomienia pilotowego.* Pilotowe zapalenie próbki musi być dokonane przez jednoczesne poddanie próbki działaniu dolnego palnika pilotowego i górnego palnika pilotowego, jak to opisują podpunkty (b)(8)(i) i (b)(8)(ii), odpowiednio. Pilotowe palniki muszą pozostawać zapalone przez cały 5-minutowy okres próby.

(i) *Dolny palnik pilotowy.* Rura do palnika pilotowego, wykonana ze stali nierdzewnej musi mieć średnicę zewnętrzną 6.3 mm i grubość ścianki 0.8 mm. Mieszanka metanu w ilości 120 cm³/min i powietrza 850 cm³/min musi być dostarczana do dolnego palnika pilotowego. Normalnym położeniem końca rurki dolnego palnika pilotowego jest ustawienie prostopadłe do pionowej powierzchni próbki w odległości 10 mm od niej. Oś wylotu palnika musi przecinać się z pionową osią symetrii próbki w punkcie, znajdującym się 5 mm powyżej dolnej odsłoniętej krawędzi próbki.

(ii) *Górny palnik pilotowy.* Górny palnik pilotowy musi stanowić prosty odcinek rurki

ze stali nierdzewnej o średnicy zewnętrznej 6.3 mm i grubości ścianki 0.8 mm, długości 360 mm. Jeden koniec tej rurki musi być zamknięty i muszą być w tej rurce wywiercone trzy otwory od wiertła *Numer 40*, skierowane w tę samą stronę, jako wyloty *gam*. Pierwszy z otworków musi być w odległości 5 mm od zamkniętego końca rurki. Rurka jest wstawiana do komory przez otwór o średnicy 6.6 mm wywiercony 10 mm powyżej górnej krawędzi ramy okienka. Ta rurka jest podparta i ustalona w podpórcie o kształcie "Z", zamocowanej na zewnątrz komory, powyżej okienka kontrolnego. Rurka jest umieszczona powyżej i 20 mm za odsłoniętą górną krawędzią próbki. Środkowy uchwyt musi się znajdować w płaszczyźnie pionowej prostopadłej do odsłoniętej powierzchni próbki, która przechodzi przez jej pionową oś symetrii i musi być skierowana w kierunku źródła promieniowania. Gaz dostarczany do palnika musi być metanem, tak wyregulowany aby dawał płomienie o długości 25 mm.

(c) *Skalowanie urządzenia.*

(1) *Wielkość wydzielanego ciepła.* Palnik, jak pokazany na Rysunku 4, musi być umieszczony nad końcem dolnego palnika pilotowego przy pomocy złącza gazoszczelnego. Do palnika pilotowego musi dopływać gaz o zawartości metanu co najmniej 99% i musi być dokładnie dozowany. Przed użyciem, miernik typu mokrego musi być odpowiednio wypoziomowany i napełniony wodą destylowaną aż do wskazówki wewnętrznej w czasie gdy nie ma przepływu gazu. Temperatura zewnętrzna i ciśnienie wody są przyjmowane na podstawie wewnętrznej temperatury miernika mokrego. Przepływ bazowy jest ustawiany na około jeden litr na minutę i zwiększany do wyższych, nastawionych wartości 4, 6, 8, 6 i 4 litrów na minutę. Wielkość przepływu jest określana przy pomocy stopera, którym mierzy się czas pełnego obrotu miernika mokrego, zarówno dla linii bazowej jak i dla wyższych wartości przepływu, po czym przepływ powraca do linii bazowej, zanim zostanie ustawiona następna wyższa wartość przepływu. Mierzy się napięcie zespołu termopar dla linii bazowej. Przepływ *gam* do palnika musi być zwiększany do wyższej z poprzednio ustawionych wartości i palnik pozostawia się, aby się palił przez dwie minuty, po czym zastępuje pomiar napięcia termopary. Ten cykl czynności powtarza się aż do chwili, gdy określi się wszystkie pięć wartości. Średnia z pięciu wartości musi być użyta jako współczynnik skalowania.

Ta procedura musi być powtórzona, jeżeli procentowe względne odchylenie standardowe

Zmiana 3

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część IV) (c.d.)

jest większe niż pięć procent. Obliczenia są podane w punkcie (f).

(2) *Równomierność strumienia.*

Równomierność strumienia wokół próbki musi być sprawdzana okresowo i po każdej zmianie elementów grzejnych dla stwierdzenia, czy mieści się w akceptowalnych granicach $\pm 5\%$.

(d) *Przygotowanie próbek.*

(1) Standardowym wymiarem próbek mocowanych pionowo jest 150×150 mm przy grubości do 45 mm.

(2) *Sezonowanie próbki.* Próbki muszą być stabilizowane termicznie, jak opisano w Części 1 niniejszego Załącznika.

(3) *Mocowanie.* Tylko jedna powierzchnia próbki będzie odsłonięta w czasie próby. Wszystkie powierzchnie nie odsłonięte do próby mają być ściśle owinięte pojedynczą warstwą folii aluminiowej o grubości 0.025 mm.

(e) *Procedura.*

(1) Zasilanie paneli radiacyjnej ustawia się tak aby wytworzyć strumień promieniowania o wielkości 3.5 Wata/cm². Strumień jest mierzony w punkcie, gdzie będzie się znajdować środek próbki, gdy będzie ona ustawiona do próby. Strumień promieniowania jest mierzony po wyregulowaniu przepływu powietrza przez urządzenie na odpowiednią wartość. Probka powinna być mierzona przy grubości odpowiadającej zakończeniu jej użytkowania.

(2) Płomienie pilotowe są zapalane i sprawdza się ich położenia, jak opisuje punkt (b)(8).

(3) Przepływ powietrza do urządzenia jest ustawiany na wartość 0.04 ± 0.001 m³/sek przy ciśnieniu atmosferycznym. Właściwy przepływ powietrza może być ustawiony i monitorowany jedną z następujących metod:

(1) Miernik zwężkowy zaprojektowany tak, aby wytworzył spadek ciśnienia, wynoszący co najmniej 200 mm cieczy użytej w manometrze, albo przez (2) Rotometr (miernik o zmiennych zwężkach) o skali, która daje możliwość odczytania z dokładnością do ± 0.0004 m³/sek. Ogranicznik na pionowym uchwycie dla próbki jest tak ustawiany, aby odsłonięta powierzchnia próbki była ustawiona w odległości 100 mm od wlotu, gdy jest wprowadzona do komory środowiskowej.

(4) Probka jest ustawiana w komorze przy zamkniętej osłonie radiacyjnej. Zewnętrzne drzwi hermetyczne zostają zamknięte i następuje włączenie urządzeń zapisujących. Probka musi być utrzymywana w komorze wstępnej przez 60

sekund ± 10 sekund, przed wprowadzeniem. Wartość „zero” zespołu termopar jest określana podczas ostatnich 20 sekund okresu utrzymywania.

(5) Gdy próbka ma być wprowadzona, osłona radiacyjna zostaje otwarta, próbka jest wprowadzona do komory i osłona radiacyjna zostaje zamknięta za próbka.

(6) Zarezerwowany.

(7) Wprowadzenie próbki i zamknięcie osłony radiacyjnej jest tym momentem, od którego rozpoczyna się liczenie czasu. Ciągły zapis odczytów napięcia zespołu termopar, z częstością co najmniej jednego odczytu na sekundę, musi być prowadzony w czasie, gdy próbka znajduje się w komorze.

(8) Czas trwania próby wynosi pięć minut.

(9) Muszą być badane co najmniej trzy próbki.

(f) *Obliczenia*

(1) Współczynnik skalowania jest obliczany jak podano niżej.

$$K_h = \frac{(F_1 - F_0)}{(V_1 - V_0)} \times \frac{(2108 - 22) \text{ kcal}}{\text{mol}} \times \frac{273}{T_a} \times \frac{P - P_v}{760} \times \frac{\text{mol CH}_4 \text{ STP}}{22.41} \times \frac{\text{WAT. min}}{0.01433 \text{ kcal}} \times \frac{\text{kW}}{1000 \text{ W}}$$

F_0 - Przepływ metanu na linii bazowej (1 pm)

F_1 - Najwyższy ustawiony przepływ metanu (1 pm)

V_0 - Napięcie zespołu termopar na linii bazowej (mv)

V_1 - Napięcie zespołu termopar przy wyższej wartości przepływu (mv)

T_a - Temperatura otoczenia (K)

P - Ciśnienie otoczenia (mm Hg)

P_v - Ciśnienie pary wodnej (mm Hg)

(2) Tempo wydzielania ciepła może być obliczone z odczytu wskazań zespołu termopar w każdej chwili jako:

$$HRR = \frac{V_m - V_b}{0.02323 \text{ m}^2} \times K_h$$

HRR - Tempo wydzielania ciepła kW/m²

V_m - Zmierzone napięcie zespołu termopar (mv)

V_b - Napięcie na linii bazowej (mv)

K_h - Współczynnik skalowania (kW/mv)

(3) Całka tempa wydzielania ciepła jest to całkowite wydzielone ciepło w funkcji czasu i jest obliczane jako iloczyn częstości próbkowania w minutach i sumowane w czasie od zera do dwóch minut.

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część IV) (c.d.)

(g) *Kryteria.* Całkowite ciepło wydzielone w ciągu dwóch pierwszych minut dla każdej z trzech lub więcej próbek musi być uśrednione i najwyższa wielkość wydzielania ciepła dla każdej z próbek musi być uśredniona. Średnie całkowite wydzielanie ciepła nie może przekraczać 65 kilowatominut na metr kwadratowy i średnia najwyższa wielkość wydzielania nie może przekraczać 65 kilowatów na metr kwadratowy.

(h) *Sprawozdanie.* Sprawozdanie z prób musi obejmować dla każdej z badanych próbek, co następuje:

(1) Opis próbki.

(2) Strumień ciepła promieniowania dla danej próbki, wyrażony w Wt/cm^2 .

(3) Dane o wielkości wydzielania ciepła (w kW/m^2) w funkcji czasu czy to w formie graficznej, czy tabelarycznej w odstępach nie większych niż dziesięć sekund. Musi być zapisany współczynnik skalowania.

(4) W przypadku, gdy wystąpiło topienie się, wykrzywanie, delaminacja lub inne zjawiska, które dotyczą odsłoniętej powierzchni, albo nastąpiło palenie się, to te zjawiska muszą być opisane z podaniem czasu, kiedy je zaobserwowano.

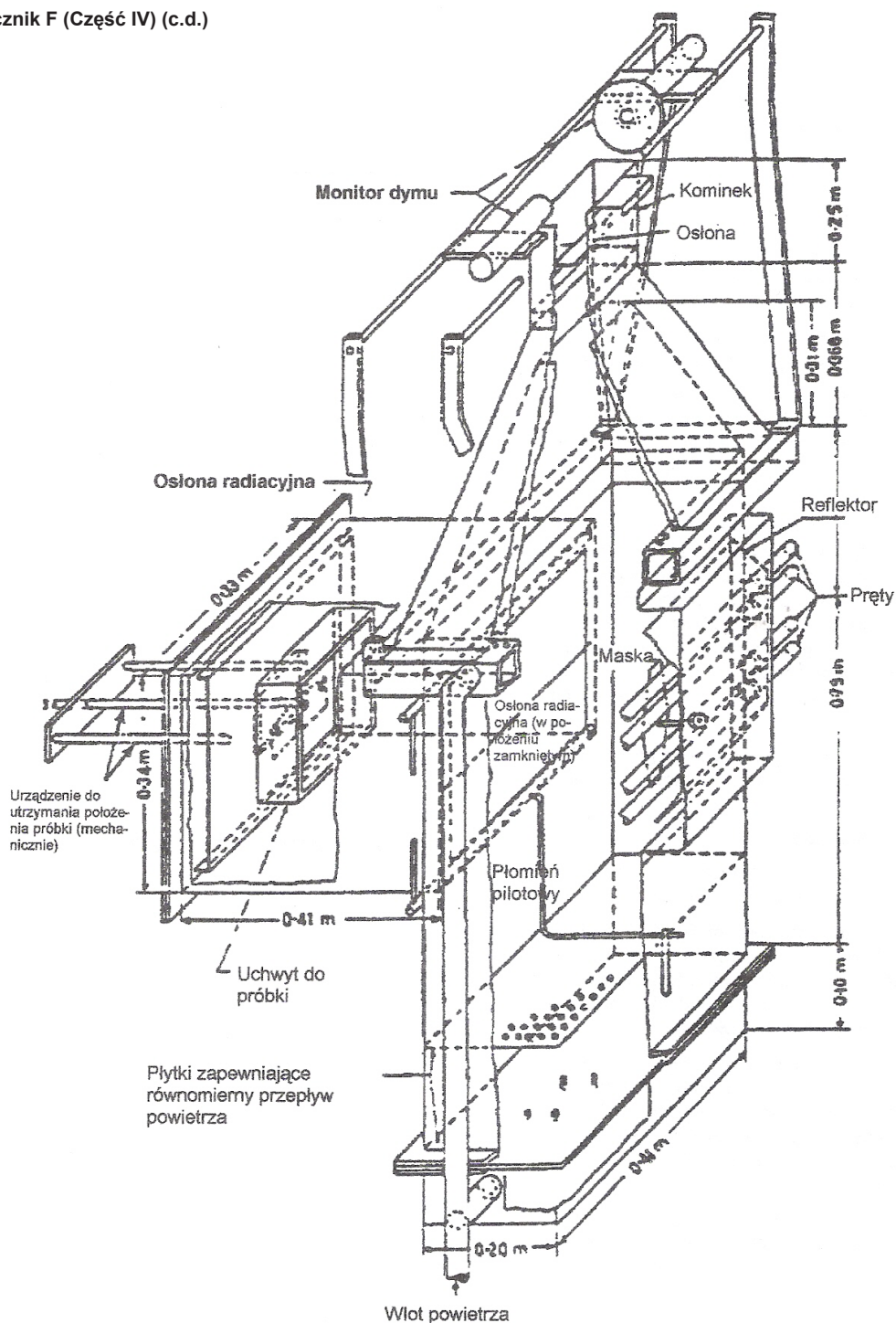
(5) Szczytowa wielkość wydzielania ciepła oraz scałkowana wielkość wydzielania ciepła w czasie dwóch minut musi być podana w sprawozdaniu.

CELOWO POZOSTAWIONE NIEZAPISANE

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część IV) (c.d.)

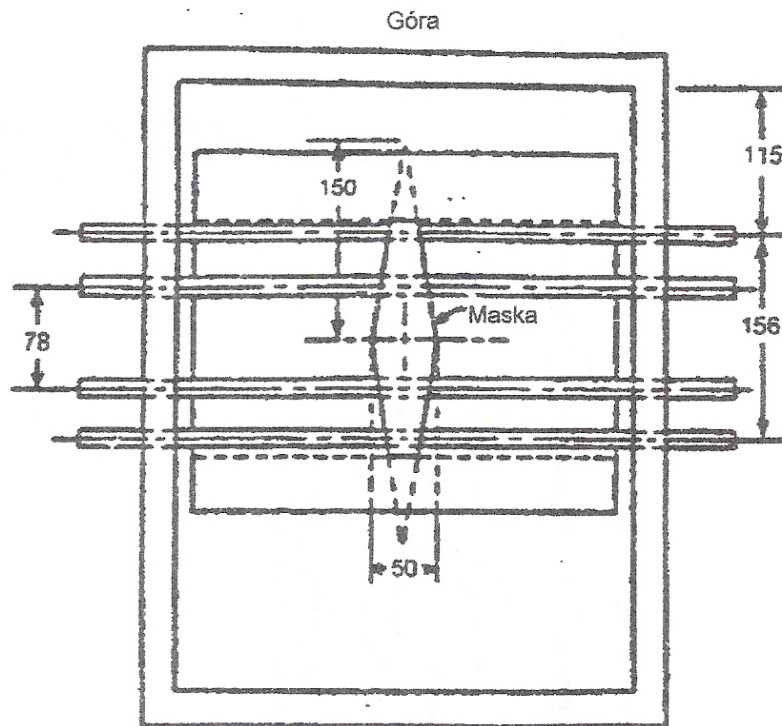


RYSUNEK1 – URZĄDZENIE DO POMIARU WYDZIELANIA CIEPŁA

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część IV) (c.d.)



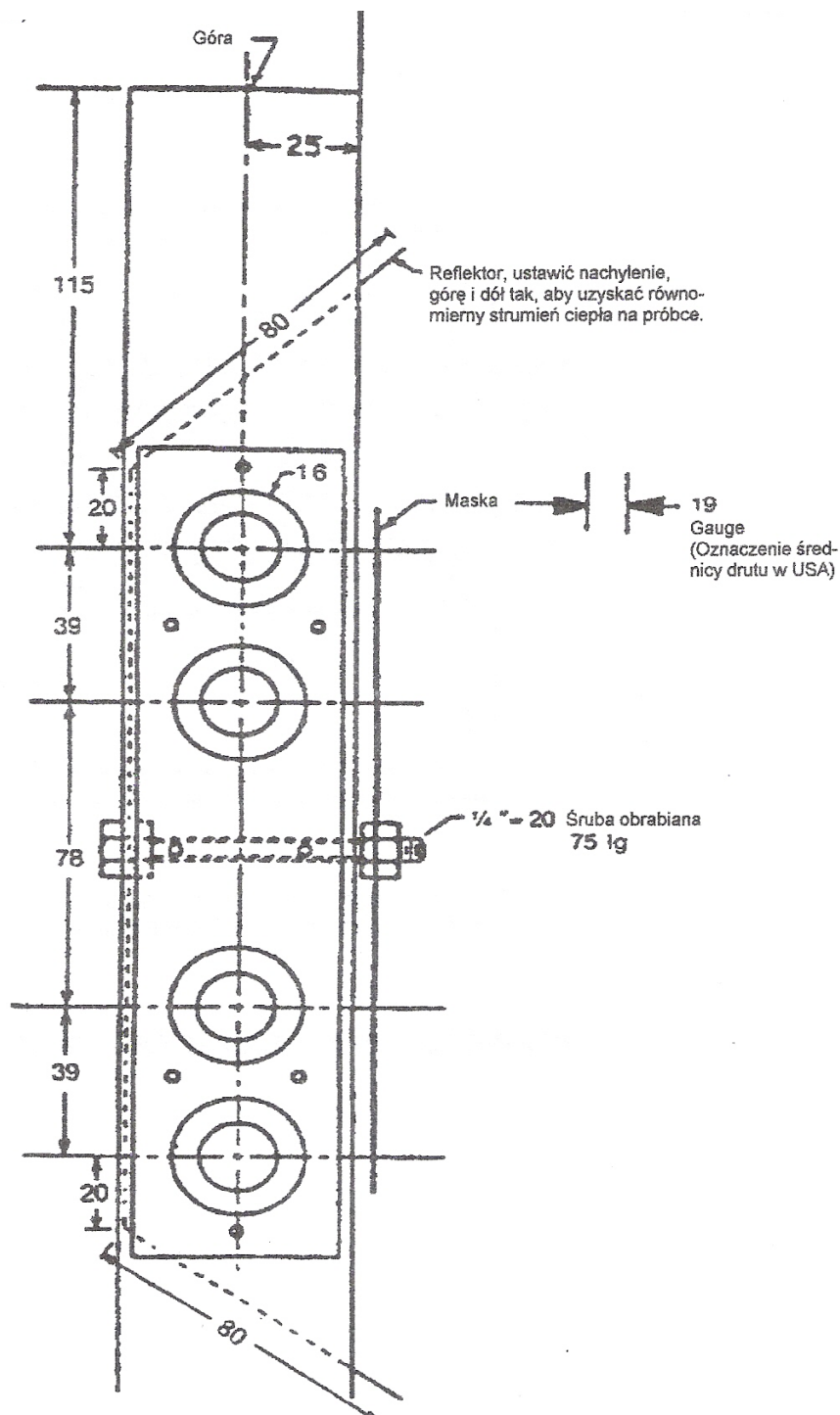
Jeżeli nie są podane inne jednostki, to wszystkie wymiary są w milimetrach [mm]

RYSUNEK 2A – PANEL RADIACYJNY „GLOBAR”

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część IV) (c.d.)



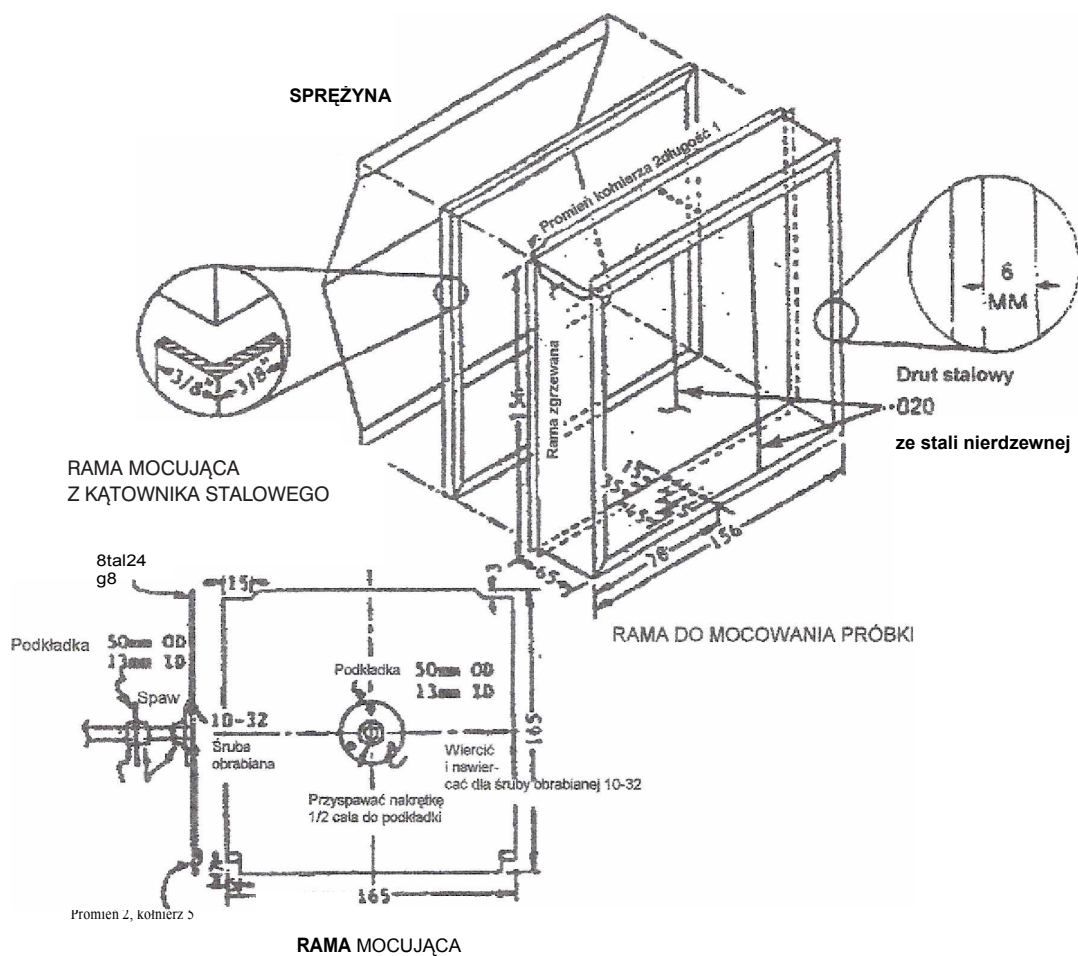
Jeżeli nie podano innych jednostek, wszystkie wymiary są w milimetrach [mm]

RYSUNEK 2B – PANEL RADIACYJNY „GLOBAL”

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część IV) (c.d.)



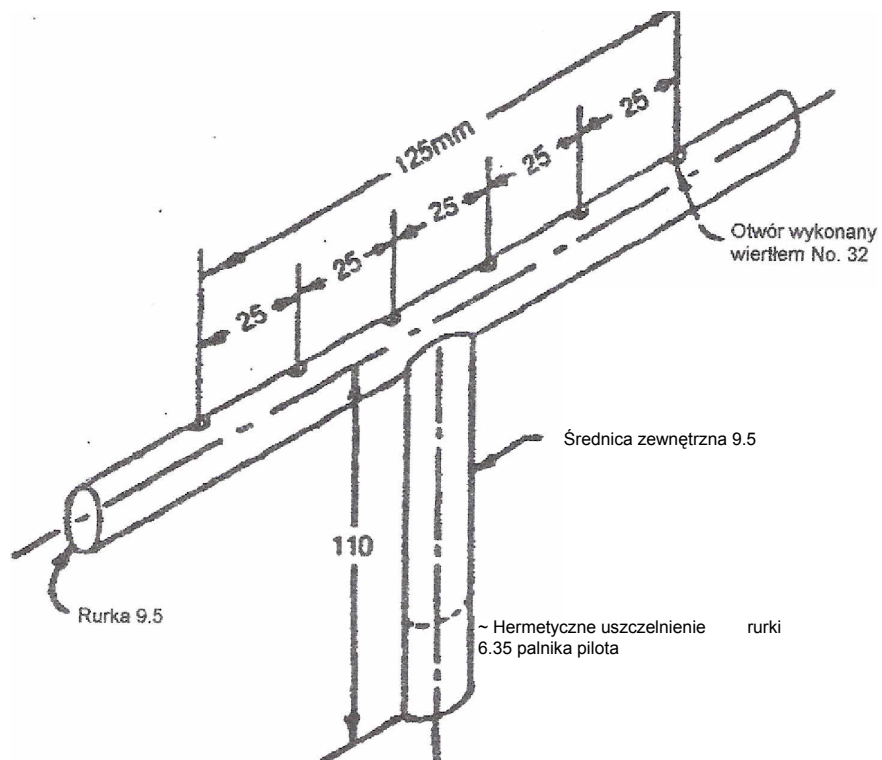
Jeżeli nie podano innych jednostek, wszystkie wymiary są podane w milimetrach [mm]

RYСУNEK 3

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Część IV) (c.d.)



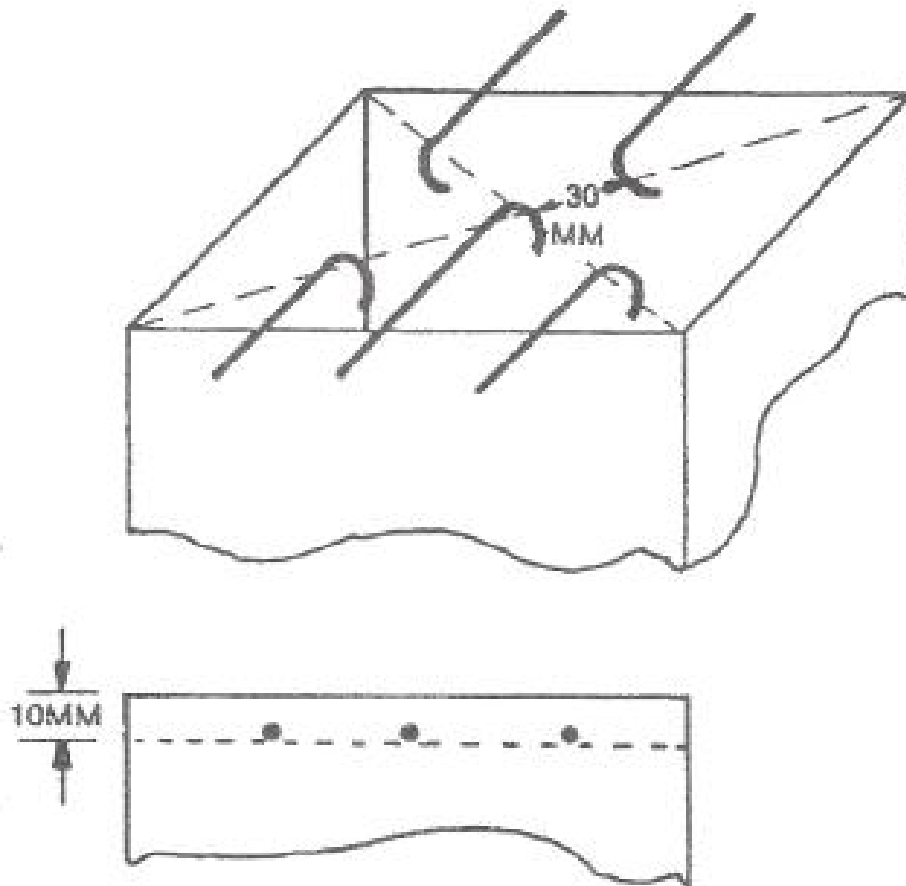
Jeżeli nie podano innych jednostek, wszystkie wymiary są podane w milimetrach [mm]

RYSUNEK 4

DZIAŁ 1

JAR-26

Załącznik F (Część IV) (c.d.)



RYSUNEK 5 – USTAWIENIE TERMOPAR

JAR-26

DZIAŁ 1

Załącznik F (Ciąg dalszy)

Część V - Metody prób dla określenia charakterystyki materiałów stosowanych w kabinie pod względem wydzielania dymu

Tekst zaczerpnięty z: JAR-25 Załącznik F, Część V ze Zmianą 13, 05/10/89

(a) *Omówienie metody.* Próbkki muszą
być zbudowane, sezonowane i poddane próbom
zgodnie ze Standardową Metodą Prób ASTM F81483
Amerykańskiego Towarzystwa Badań i Materiałów
(*American Society of Testing and Materials, ASTM*).

(b) *Kryteria akceptacji.* Względna
gęstość optyczna dymu (*The specific optical smoke
density, DS*) uzyskana z uśrednienia odczytów
uzyskanych po czterech minutach dla każdej z trzech
próbek nie może przekraczać 200.

CELOWO POZOSTAWIONE NIEZAPISANE

CELOWO POZOSTAWIONE NIEZAPISANE

DZIAŁ 1

JAR-26

PODCZEŚĆ C - LOTNICTWO OGÓLNE (SAMOLOTY)
[Zarezerwowane]

CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

JAR-26

DZIAŁ 1

CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 1

JAR-26

PODCZEŚĆ D - LOTNICZY TRANSPORT HANDLOWY (ŚMIGŁOWCE)
[Zarezerwowane]

CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

JAR-26

DZIAŁ 1

CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 1

JAR-26

PODCZEŚĆ E - LOTNICTWO OGÓLNE (ŚMIGŁOWCE)
[Zarezerwowane]

CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

JAR-26

DZIAŁ 1

CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 2

JAR-26

**DZIAŁ 2 - [WSPÓLNE OKÓLNIKI DORADCZE (ACJ)] AKCEPTOWALNE SPOSOBY
SPEŁNIANIA (AMC) ORAZ MATERIAŁ INTERPRETACYJNY/WYJAŚNIAJĄCY
(IEM)**

1. OGÓLNE

1.1 Niniejszy Rozdział zawiera akceptowalne sposoby spełniania i materiał interpretacyjny/wyjaśniający (*Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Materiali*, który został uzgodniony dla włączenia do JAR-26.

1.2 Tam, gdzie poszczególny paragraf JAR nie posiada akceptowalnych sposobów spełniania lub jakiegokolwiek materiału interpretacyjnego/wyjaśniającego, uważa się, że uzupełniający materiał nie jest potrzebny.

2. PREZENTACJA

2.1 Akceptowalne sposoby spełniania i materiał na temat interpretacji są przedstawione na całą szerokość strony na luźnych stronach, z których każda jest identyfikowana przez datę zmiany o odpowiednim numerze, jaką jest wprowadzona lub wznowiona.

2.2 Został użyty system numeracji, w którym Akceptowalne Sposoby Spełniania lub Materiał Interpretacyjny/wyjaśniający używa tych samych numerów jak paragrafy w JAR, do których się odnosi. Numer jest poprzedzony przez litery **AMC** lub **IEM** dla odróżnienia materiału od samych przepisów JAR.

2.3 Skróty AMC oraz IEM wskazują także na charakter materiału i dlatego dwa typy materiału są zdefiniowane następująco:

Akceptowalne Sposoby Spełniania (AMC - Acceptable Means of Compliance) objaśniają sposób lub szereg alternatywnych sposobów, ale nie jedyne sposoby, za pomocą których wymaganie może być spełnione. Należy jednak nadmienić, że tam gdzie opracowywany jest nowy AMC, każde takie AMC (które może być dodatkowym do istniejącego AMC) będzie dodawane do dokumentu w trybie konsultacji według procedury NPA.

Materiał interpretacyjny/wyjaśniający (IEM - Interpretative/Explanatory Materiali) pomaga wyjaśnić znaczenie wymagania.

2.4 Nowy materiał AMC albo JEM, w pierwszym rzędzie będzie szybko udostępniany przez opublikowanie jako Tymczasowe Wytyczne (*Temporary Guidance Leaflet- TGL*). TGL związane z JAR-26 mogą być znalezione w *Aviation Authorities Administrative & Guidance Material. Section 4 - Operations*, Część Trzecia: Tymczasowe Wytyczne. Procedury związane z Wytycznymi Tymczasowymi są włączone w *Operations Joint Implementation Procedures, Section 2 - Operations*, Część 2 Rozdział 10.

Uwaga: Każda osoba, która uważa, że mogą być alternatywne AMC albo IEM do tych już opublikowanych, powinna przedłożyć szczegóły do Dyrektora Operacyjnego (*Operating Director*), z kopią dla Dyrektora Przepisów (*Regulations Director*), ażeby mogły być właściwie rozpatrzone przez JAA. Możliwe alternatywne AMC albo IEM nie mogą być użyte dopóki nie zostaną opublikowane przez JAA jako AMC, IEM albo TGL.

Nota Bene Należy nadmienić, że powyższe teksty, odnośnie Tymczasowych Wytycznych TGM zostały skopiowane z opublikowanych w JAR-OPS Część 1, i mogą być modyfikowane po pełnym rozwinięciu idei przez Grupę Roboczą JAA JAR-II.

2.5 Uwagi wyjaśniające, niestanowiące części tekstu AMC albo JEM, występują zapisane mniejszą czcionką.

JAR-26

DZIAŁ 2

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 2

JAR-26

AMC/IEM - PODCZĘŚĆ A

IEM Nr 1 do JAR 26.2

"Wyprodukowane"

Patrz JAR 26.2

Ta data jest zazwyczaj datą pierwszego lotu, ale nie koniecznie datą, pod którą statek powietrzny znalazł się w zgodności z zatwierdzonym projektem typu, albo datą, w której jest wydane C of A, ponieważ niektóre elementy niewpływające na bezpieczeństwo lotu, takie jak fotele pasażerów, mogą być w tym czasie niezabudowane.

IEM Nr 2 do JAR 26.2

"Maksymalna certyfikowana liczba miejsc pasażerskich (*Maximum Certificated Passenger Seating Capacity - MCPSC*)"

Patrz JAR 26.2

Jeżeli Arkusz Danych Certyfikatu Typu odnosi się jedynie do maksymalnej liczby osób na pokładzie, wówczas MCPSC jest maksymalną liczbą osób na pokładzie minus minimalna załoga wymagana dla zademonstrowania ewakuacji awaryjnej przeprowadzanej podczas Certyfikacji Typu.

IEM 26.3

"Stwierdzenia o równoważnym bezpieczeństwie (*Equivalent Safety Findings - ESF*)"

Patrz JAR 26.3

W kontekście niniejszych JAR-26,,, .. pozostawać ważne w odniesieniu do JAR-26 lub równoważnych wymagań . . " może być interpretowane jako oznaczające, że jeśli JAR 26.xxx jest oparty na JAR 25.yyy w Zmianie C, statek powietrzny typu certyfikowanego według JAR-25 Zmiana C, albo późniejsza przy ESF dla JAR 25.yyy, może zachowywać te ESF w odniesieniu do JAR 26.xxx.

IEM 26.5

"Odstępstwa w zakresie zdatności do lotu (*Airworthiness Exemptions*) "

Patrz JAR 26.5

Akceptuje się, że Nadzór Krajowy, od czasu do czasu, może wydać Odstępstwo w zakresie Zdatości do Lotu bądź dla typu samolotu jako część działań certyfikacji typu, bądź na zasadzie od przypadku do przypadku - od statku powietrznego na statek powietrzny.

Ponieważ wydane wcześniej Odstępstwa w zakresie Zdatości do Lotu mogły nie być wspólnie uzgodnione pomiędzy Nadzorami Krajowymi JAA, Nadzór Krajowy będzie chciał upewnić się, że takie odstępstwa są dla tego Nadzoru akceptowalne, stąd wymaganie dla użytkownika ażeby zgłaszał Nadzorowi, kiedy statek powietrzny zmienia rejestr.

Intencją tego tekstu w JAR 26.5 jest ażeby pozwolić, kiedykolwiek Nadzór Krajowy ma taką możliwość, kontynuować Odstępstwa od Zdatości do Lotu wcześniej wydane przez Krajowy Nadzór eksportujący, gdzie takie Odstępstwa od Zdatości do Lotu są oparte o wymaganie krajowe obecne w niniejszym JAR-26.

JAR-26

DZIAŁ 2

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 2

JAR-26

AMC/IEM - PODCZĘŚĆ B

[ACJ 26.50(c)]

Rozmieszczenie miejsc siedzących dla załogi z uwzględnieniem ryzyka uszkodzenia ciała

Patrz JAR 26.50(c)

AC 25.785-1A, Sekcja 7 ma zastosowanie, jeżeli udowodnia się spełnienie z JAR 26.50(c)]

[Zmiana 3, 01.12.05]

IEM 26.110(e)(4)

Oznaczenia wyjść awaryjnych

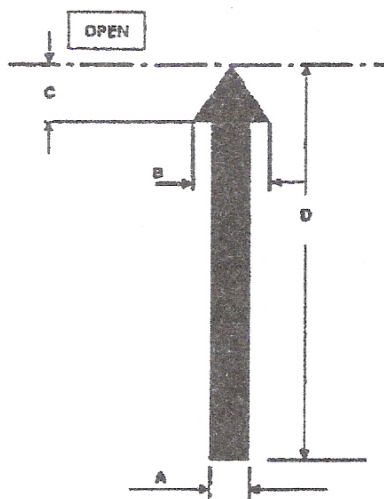
Patrz JAR 26.110(e)(4)

Oznaczenia wskazujące ruchy odblokowywania rękojeści dla wszystkich wyjść awaryjnych Typu II oraz większych powinny odpowiadać ogólnym kształtom i wymiarom, wskazanym na Rysunkach 1 oraz 2.

UWAGA: Na tyle na ile to jest praktyczne, oznaczenia powinny być umieszczone tak, ażeby zapobiec zasłanianiu okienek do wyglądania umieszczonych na, lub wzdłuż wyjść, albo nakładaniu się z jakimikolwiek innymi wymaganymi oznaczeniami lub środkami bezpieczeństwa.

PRZYKŁAD OZNACZANIA DLA WSKAZYWANIA LINIOWEGO RUCHU OTWIERANIA

Tam, gdzie to jest praktyczne oraz niedwuznaczne, strzałka i podstawa strzałki powinny być w granicach ± 25 mm (1 cal) od położen odpowiadających całkowitemu zablokowaniu i całkowitemu odblokowaniu.



WYMIARY

A = 19 mm (0.75 cala) minimum

B = 2 x A

C = B (zalecane)

D = Oznaczenie pełnego przesunięcia ruchu dźwigni (każda zabudowa powinna być oceniona indywidualnie)

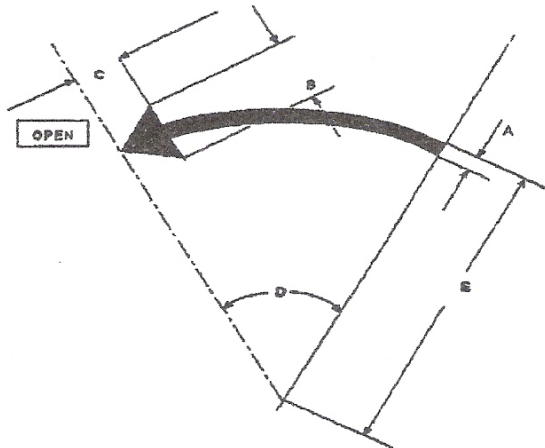
RYSUNEK 1

JAR-26

DZIAŁ 2

IEM 26.110(e)(4) (c.d.)

PRZYKŁAD OZNACZANIA DLA WSKAZYWANIA OBROTOWEGO RUCHU OTWIERANIA



Strzałka i podstawa strzałki powinny być w granicach ± 25 mm (1 cal) od położenia odpowiadających całkowitemu zablokowaniu i całkowitemu odblokowaniu.

WYMIARY

- A = 19 mm (0.75 cala) minimum
- B = 2 x A
- C = B (zalecane)
- D = Oznaczenie pełnego przesunięcia ruchu linii środkowej uchwytu
- E = Trzy czwarte długości rękojeści (tam gdzie to jest praktyczne)

RYSUNEK 2

IEM 26.150(a)

Wnętrza pomieszczeń

Patrz JAR 26.150(a)

„Wymiana poważna”: Jest wymieniane więcej niż 50% jakiegokolwiek rodzaju elementów w kabinie. Na przykład, 51% paneli ścian bocznych, albo 51% paneli sufitu.

IEM 26.150(c)

Wnętrza pomieszczeń

Patrz JAR 26.150(c)

Wózki kuchenne i kontenery są uważane za „powierzchnie otwarte kuchni” i dlatego są przedmiotem takich samych wymagań jak kuchnie z tego punktu widzenia, mianowicie JAR 26.150(c). Aczkolwiek, z powodu rotacyjnego charakteru tych elementów, oraz ich ograniczonej żywotności jest dopuszczalne używanie wózków kuchennych i kontenerów wyprodukowanych przed 20/08/1990.

DZIAŁ 1

JAR-26

IEM 26.150(d)
Wnętrza pomieszczeń
Patrz JAR 16.150(d)

"Kompletna wymiana": Wszystkie elementy kabiny, których dotyczy sprawa, są wymieniane. (Nie jest istotne, czy inne elementy kabiny, których nie dotyczy sprawa, są wymieniane czy nie są).

- 1 Wyraz kwalifikujący "w istotny sposób" może być użyty po to, by uniemożliwić operatorom unikanie spełnienia przez zaniechanie wymiany drobnej, nieistotnej części wyposażenia kabiny i twierdzenie, że nie miała miejsca "kompletna wymiana".
- 2 Ta definicja jednak pozwala na indywidualną wymianę elementów wyposażenia kabiny bez obowiązku wymiany wszystkich części składowych jednocześnie. Należy również zauważyć, że wymiana elementów dla ich naprawy (poprawy stanu) i ponowna ich zabudowa w tym samym samolocie albo w innym samolocie nie podlegającym bardziej surowym wymaganiom jest uważana za "odnowione" i nie stanowi "wymiany".

IEM 26.155
Palność wykładzin pomieszczeń ładunkowych
Patrz JAR 16.155

Pomieszczenia klasy C i klasy D są zdefiniowane w JAR 25.857(c) i (d) z Poprawką 93/1,08/3/93 jak następuje:

- (a) Klasa C. Pomieszczenie dla ładunku lub bagażu Klasy C jest to pomieszczenie, które spełnia wymagania dla Klasy A lub B, ale w którym:
 - (1) Jest osobny wykrywacz dymu zatwierdzonego typu albo układ wykrywający dym, który przekazuje sygnał ostrzegawczy na stanowisko pilota lub mechanika pokładowego;
 - (2) Jest wbudowany system gaśniczy zatwierdzonego typu, dający się sterować ze stanowiska pilota lub mechanika pokładowego;
 - (3) Są środki dla uniemożliwienia dostania się niebezpiecznych ilości dymu, płomieni lub środków gaśniczych do jakichkolwiek pomieszczeń, w których znajduje się załoga lub pasażerowie; oraz
 - (4) Są środki dla sterowania wentylacji i przepływu powietrza w pomieszczeniach, tak aby środek gaśniczy mógł oddziaływać na każdy pożar, który mógłby się zacząć w pomieszczeniu.
- (b) Klasa D. Pomieszczenie dla ładunku lub bagażu Klasy C jest to pomieszczenie, w którym:
 - (1) Pożar, jeżeli w nim powstanie, będzie całkowicie zamknięty i nie będzie zagrażał bezpieczeństwu samolotu ani pasażerów;
 - (2) Istnieją środki dla uniemożliwienia przedostania się niebezpiecznych ilości dymu, płomieni lub środków gaśniczych do jakichkolwiek pomieszczeń, w których znajduje się załoga lub pasażerowie;
 - (3) Są środki dla sterowania wentylacji i przepływu powietrza w pomieszczeniach, tak aby żaden pożar, który mógłby się zacząć w pomieszczeniu, nie rozwinąłby się tak, by stać się zagrożeniem;
 - (4) Zarezerwowany.
 - (5) Należy wziąć pod uwagę wpływ ciepła wewnątrz pomieszczenia na przylegające krytyczne części samolotu.
 - (6) Objętość pomieszczenia nie przekracza 28.30 m³ (1000 stóp sześciennych).

JAR-26

DZIAŁ 2

[ACJ26.260

Dodatkowe informacje dotyczące certyfikacji wzmocnionych drzwi do kabiny pilotów w dużych samolotach
Patrz JAR 26.260

Odnosne dokumenty:

- Memorandum FAA, informacja tematyczna: Certyfikacja wzmocnionych drzwi do kabiny pilotów w samolotach kategorii transportowej; pierwotne wydanie 6 listopad 2001.]

[Zmiana 1, 01.05.03]

[ACJ 26.260(a)(1)

Wytrzymałość na wtargnięcie do kabiny pilotów

Patrz JAR 26.260(a)(1)

Odnosne dokumenty:

- Okólnik Doradczy FAA (AC) 25.795-2, Odporność na wtargnięcie, data wydania 10 styczeń 2002.]

[Zmiana 1, 01.05.03]

[ACJ 26.260(a)(2)

Odporność na przebicie kabiny pilotów

Patrz JAR 26.260(a)(2)

Odnosne dokumenty:

- Okólnik Doradczy FAA (AC) 25.795-2, Odporność na przebicie, data wydania 10 styczeń 2002
- Poziom IIIA Amerykańskiego National Institute of Justice, Ballistic Resistance of Personal Body Armor, NIK Standard 0101.04, Office of Science and Technology, Washington, D.C. 20531, Wrzesień 2000.]

[Zmiana 1, 01.05.03]

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANĄ

DZIAŁ 2

JAR-26

AMC do Załącznika F, Część IV
Metody prób dla określenia ilości ciepła wydzielanych z materiałów kabinowych, wystawionych na
działanie promieniowania cieplnego
Patrz Załącznik F, Część IV

Załącznik F, Część IV(b)(4) System Dystrybucji Powietrza.

Dystrybucja powietrza musi być zdeterminowana przez projekt wyposażenia. Przybliżeniem jest stosunek 3 do 1 opisany w tym dziale. Zewnętrzny system dystrybucji powietrza, który będzie podawał dokładnie w tym stosunku, nie jest dozwolony jako zastępujący płytki do rozdziału powietrza.

Załącznik F, Część IV(b)(6) Uchwyty do próbek.

Aby utrzymywać próbki, które się krzywią lub delaminują podczas próby, należy posłużyć się dwoma drutami ze stali nierdzewnej o średnicy 0.508 mm (0.020 cala) do mocowania próbek w uchwytach podczas próby.

Należy używać tych drutów przy wszystkich próbkach i stanowią one uzupełnienie do rynienek ściekowych, których należy używać do materiałów skłonnych do topienia się i ściekania.

Załącznik F, Część IV(b)(8) Położenia palników pilotowych.

Z niektórymi urządzeniami występowały trudności, gdy palniki pilotowe gasły podczas próby.

Niżej wymienione zmiany konfiguracji palników pilotowych zostały uznane za akceptowalne:

- (1) Dla dolnego palnika pilotowego - urządzenie iskrowe, które albo samoczynnie iskrzy w odstępach czasu od 1/2 do 1 sekundy, albo jest sterowane ręcznie, co wymaga ciągłego monitorowania płomienia palnika pilotowego.

Uwaga: Wymaga to, aby procedury prób laboratoryjnych stawiały warunek, że laborant musi ciągle monitorować palnik pilotowy w trakcie każdej próby i aby zaniechanie tego czyniło nieważnymi wyniki próby.

- (2) Dla górnego palnika pilotowego - ręczne lub samoczynne urządzenie iskrzące, albo zmiana układu otworków w palniku. Jedna z zatwierdzonych modyfikacji posiada 14 otworków wierconych wiertłem Numer 59.

Załącznik F, Część IV(c)(1) Wielkość wydzielania ciepła.

Posługiwanie się przepływomierzem nie jest akceptowalne.
Napięcie baterii termopar musi być mierzone co 10 sekund, a następnie uśredniane.

Załącznik F, Część IV(e) Procedura.

Zewnętrzna pokrywa powinna być zamknięta w czasie pomiędzy próbami dla utrzymania ciepła w komorze. Zaleca się, aby zewnętrzna pokrywa była na zawiasach dla ułatwienia wprowadzenia w życie tego zalecenia. Jeżeli używa się pokrywy zdejmowalnej, to osobna pokrywa powinna być stosowana podczas przygotowania uchwytu do próbek i instalowania. To zalecenie jest oparte na 40-sekundowym czasie wytrzymania (60 sekund minus 20 sekund czasu zbierania danych) wymagany w (e)(4), co jest niewystarczające, aby komora osiągnęła stan ustalony, jeżeli zewnętrzna pokrywa jest otwarta zbyt długo pomiędzy poszczególnymi próbami.

Załącznik F, Część IV(f) Obliczenia.

Stwierdzono, że typowe wartości współczynnika skalowania wynoszą od 8 do 15. Jeżeli obliczony współczynnik skalowania wychodzi poza ten zakres, to należy sprawdzić obliczenia.

Jeżeli nadal współczynnik znajduje się poza tym zakresem, to należy skontaktować się z odpowiednim Nadzorem.

JAR-26

DZIAŁ 2

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANĄ

DZIAŁ 2

JAR-26

ZAŁĄCZNIK 1

Tabela porównawcza JAR-26/JAR-25/FAR Część 121

Niniejsza tabela jest pomyślana jako tabela, umożliwiająca szybkie znalezienie odniesień pomiędzy wymaganiami zawartymi w niniejszym JAR-26, ich „macierzystymi wymaganiami” oraz wymaganiami operacyjnymi FAA, mianowicie FAR Część 121.

JAR-26	JAR-25		Część 121 FAR
JAR 26.1	nie ma zastosowania		nie ma zastosowania
JAR 26.2	nie ma zastosowania		nie ma zastosowania
JAR 26.3	nie ma zastosowania		nie ma zastosowania
JAR 26.5	nie ma zastosowania		nie ma zastosowania
[JAR 26.50	JAR 25.785(h), (j) i (k)	Z Popr.8, 30/11/81	FAR 25.785(g), Popr. 25-51, 06/03/80
			FAR 121.311(d)(f) i (g) z Popr. 21, 17/02/98]
JAR 26.100	JAR 25.807(d)(7)	z Popr. 93/1 08/03/93	121.310(m)
JAR 26.105	JAR 25.813(d) do (f)	ze Zm. 8, 30/11/81	121.310(f)
JAR 26.110	JAR 25.811 (a) do (d)	ze Zm. 8, 30/11/81	121.310(b)
	JAR 25.811 (f) do (g)	ze Zm. 8, 30/11/81	
	JAR 25.811 (e)	ze Zm. 14, 27/05/94	
[JAR 26.120	JAR 25.812(b)(c)(d) i (h)	ze Zm. 8, 30/11/81	FAR 121.310(b)(c) i (d) z Popr. 21, 17/02/98]
	JAR 25.812(a) i (e)	ze Zm. 12, 16/06/86	
[JAR 26.125	JAR 25.812(f) i (g)	ze Zm. 8, 30/11/81	FAR 121.310(h)(1z Popr. 21, 17/02/98]
[JAR 26.120	nie ma zastosowania	ze Zm. 8, 30/11/81	FAR 121.310(h)(1), Popr. 21, 17/02/98
			FAR 121.310(a) i (h)(2) z Popr. 21, 17/02/98
			FAR 25.2(a) z Popr. 25-72, 20/08/90]
JAR 26.150	JAR 25.853 (a) do (d)	ze Zm. 14, 27/05/94	121.312
	JAR 25.853 (e)	ze Popr. 91/1, 12/04/91	
	JAR 25.853 (f)	ze Zm. 14, 27/05/94	
	Załącznik F, Część I	z Popr. 93/1 08/03/93	
	Załącznik F, Część II	z Popr. 86/1 16/06/86	
	Załącznik F, Część IV	ze Zm. 13, 05/10/89	
	Załącznik F, Część V	ze Zm. 13, 05/10/89	
JAR 26.155	JAR 25.855	z Popr. 93/1 08/03/93	121.314
	Załącznik F, Część III	z Popr. 86/2 05/10/86	

JAR-26

DZIAŁ 2

JAR 26.160	JAR 25.854	z Popr. 93/1 08/03/93	121.308
JAR 26.200	JAR 25.729	z Popr. 93/1 08/03/93	121.289, Popr.121-227
JAR 26.250	nie ma zastosowania		nie ma zastosowania
JAR 26.260	nie ma zastosowania		nie ma zastosowania

CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

JAR-26
DODATKOWE WYMAGANIA ZDATNOŚCI DO LOTU DLA UŻYTKOWANIA
UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

0. WPROWADZENIE

- 0.1 Niniejsze Uwagi Wyjaśniające mają dać Czytelnikowi lepsze zrozumienie przepisów JAR-26 i ich tła.
- 0.2 Niniejsze Uwagi zostały opracowane po pracach Grupy Doradczej Przepisów (*Regulatory Advisory Panel, RAP*), poprzednio noszącej nazwę Komitet Przepisów (*Regulatory Committee*) nad opracowaniem ANPA oraz po pracach Grupy Sterującej JAR-26 (*JAR-26 Steering Group, StG*). Ta Grupa Sterująca została utworzona w celu koordynowania opracowania JAR-26.
- 0.3 Towarzyszący tekst nie stanowi przepisów, ale służy do wskazania szeregu szczególnych tematów, odnoszących się do opracowania JAR-26 i należy go czytać wraz z JAR-26, wydanie pierwsze, oraz dokumentem Komentarz/Odpowiedź do NPA 26-1.

1. GRUPA STERUJĄCA I OPRACOWANIE JAR-26

1.1 Dyrektor do spraw Przepisów JAA (*JAA Regulation Director*) w połowie 1992 roku nałożył obowiązek na podgrupę Komitetu Przepisów (jak się wtedy nazywała) obowiązek podjęcia prac nad opracowaniem zestawu przepisów dla retroaktywnego stosowania przed formalnym przedłożeniem NPA do JAAC dla konsultacji. Ta niewielka grupa była znana jako "podgrupa ad-hoc JAR-26". Należy przypomnieć, że członkowie tej grupy, choć nominowani przez różne ciała członkowskie Wspólnego Zespołu Kierującego (*Joint Steering Assembly, JSA*), działali w roli doradców Dyrektora do spraw Przepisów, a wszelkie rady, jakie dawali Dyrektorowi do spraw Przepisów, były oparte na ich osobistych poglądach, a nie na poglądach organizacji członkowskich JSA.

1.2 Po nałożeniu na nich obowiązku pracy nad tym tematem w początkach 1993 roku, ta grupa ad-hoc spotkała się dwa razy, zanim zakończyła swoje prace nad szkicem wstępnej propozycji, ANPA 26-1. JAA wykonało swoje prace nad ANPA tak szybko, jak to tylko było możliwe, tak aby pozwolić na przyjęcie JAR-26 w tym samym czasie co JAR-OPS, lub wkrótce po tym. To było zgodne z decyzjami, podjętymi w 1993 na konferencji JAA/FAA w Sztokholmie. Uwagi otrzymane podczas drugiego i trzeciego okresu konsultacji NPAOPS od pewnej liczby organizacji potwierdziły, że przemysł nie zrozumiał intencji JAA i widział JAR-26 jako narzędzie dla umożliwienia systematycznego retroaktywnego wprowadzania najnowszych przepisów na temat zdatności do lotu. Sugerowali oni pilne wyjaśnienie intencji JAA. ANPA zostało pomyślane jako odpowiedź na te uwagi.

1.3 ANPA zostało rozesłane w styczniu 1994 na czteromiesięczny okres zgłaszania uwag do Wspólnego Zespołu Kierującego (*Joint Steering Assembly, JSA*) Komitetu Przepisów i FAA, AIA i GAMA, jak również do Grup Studialnych JAA i Komisji Europejskiej.

1.4 Po okresie zbierania uwag na temat ANPA 26-1 otrzymano znaczną liczbę uwag. Aby odpowiedzieć na te uwagi i przejść do stadium, gdzie JAA mogłoby wydać formalne NPA dla konsultacji, Komitet JAA został poproszony o utworzenia Grupy Sterującej. Ta grupa miała być odpowiedzialna za koordynację opracowania wymagań, oraz za określenie ostatecznego formatu tych przepisów JAR. JAAC zgodziło się z tym planem, a następne paragrafy opisują w zarysie, na co się zgodziło.

1.5 JAA stworzyło Grupę Sterującą odpowiedzialną przed Dyrektorem do spraw Przepisów, odpowiadającą za opracowania NPA JAR-26 i za odpowiedzi na ogólne uwagi otrzymane w czasie konsultacji ANPA. Szczegółowe uwagi techniczne były tematem prac odpowiednich Grup Studialnych JAA (CSSG, D&F SG, PPSG, SSG i innych). Te prace doprowadziły do proponowanych JAR-26-1.

2. ZAWARTOŚĆ JAR-26

2.1 Podstawowym priorytetem przy opracowaniu JAR-26 były te wymagania, które dotyczyły Handlowego Transportu Lotniczego (Samolotów), to jest JAR-OPS Część 1. Podstawowym kryterium było, aby nie występowały luki to znaczy, aby żadne wymagania ważne dla bezpieczeństwa nie zostały pominięte (na przykład wymagania na temat palności), szczególnie jeżeli były one już stosowane. Z drugiej strony należy pamiętać, że nie ma potrzeby omawiania wszystkich wymagań.

NPA 26-1

Jeżeli wymaganie nie jest ustanawiane jako retroaktywne, to należy rozumieć, że JAA uważa za wystarczające te podstawy certyfikacji, które obowiązują dla wszystkich grup statków powietrznych zarejestrowanych w JAA.

2.2 Większość z włączonych tematów została wybrana po dokonaniu przeglądu Części 121, Części 135 i JAR-OPS. Gdzie to tylko było możliwe, był wykorzystywany tekst odpowiednich przepisów JAR i FAR. Jednakże wiele z tematów, obecnie znajdujących się w Części 121 FAR Podczęść J i K nie zostało uznanych za stosowne /odnoszące się, gdyż dotyczyły one użytkowania bardzo starych samolotów.

2.3 Z powyższych względów, NP A zawiera te tematy, które JAA uważa za konieczne do wprowadzenia przed JAR-OPS. Pewna niewielka liczba innych tematów była dyskutowana podczas okresu zgłaszania uwag do ANPA. Grupa Sterująca nie dodała żadnych dalszych zagadnień do treści JAR-26. Wszelkie inne propozycje będą musiały być zgłaszane jako NPA w przyszłości, z chwilą gdy będą wprowadzone JAR-26.

3. PODSTAWA TWORZENIA PRZEPISÓW

3.1 Koncepcja dodatkowych przepisów, których spełnienie muszą wykazać operatorzy (często nazywane krótko "retro aktywnymi" nie jest nowa w JAA ani poza Europą. JAR-26 jest zestawieniem istniejących rozsiańch różnych przepisów w jeden zbiór przepisów JAA.

3.2 Po przypomnieniu, że JAR-26 nie są nowe, należy zauważyć, co następuje:

3.2.1 Większość przepisów zawartych w niniejszym JAR jest stosowana retroaktywnie dzisiaj, w tej lub innej formie, w większości krajów JAA. Ponadto, pewne są także zawarte w Części 121 FAR i z tej racji są również retroaktywnie stosowane do operatorów w USA. Użycie Dokumentu Nr 18 ECAC w Europie było również rozważane przy opracowaniu projektów wymagań bezpieczeństwa dla kabin.

3.2.2 Badanie opinii wszystkich Nadzorów Krajowych dla stwierdzenia, w jakim stosują już one proponowane wymagania JAR-26 wykazało, co następuje:

3.2.3 13 Nadzorów Krajowych spośród 23 krajów członkowskich odpowiedziało.

3.2.4 Jeden z tych Nadzorów nie ma wymagań na temat komercyjnego użytkowania samolotów i jeden tylko z krajów ma wprowadzone wszystkie wymagania proponowanego JAR-26 już dzisiaj.

3.2.5 Pozostałe jedenaście odpowiedzi wskazuje, że około dwóch trzecich wymagań jest dziś już wprowadzonych, czy to częściowo, czy tak jak zaproponowano. Trzy z tych wymagań (JAR 26.100, 200 i 250) były co najmniej dobrze używane. Wymagania co do palności są wprowadzone w tej czy innej formie we wszystkich krajach, które odpowiedziały, z wyjątkiem kraju, który nie posiada wymagań operacyjnych (Nota bene to może implikować tylko częściowe wprowadzenie dzisiaj).

3.2.5.1 Powyższe można dla tych dwunastu krajów podsumować, jak następuje:

Propozycja	Stosowana	Częściowo	Nie stosowana
26.100	4	2	6
26.105	5	6	1
26.110	5	5	2
26.150	4	8	
26.155	6	2	4
26.160	8	4	
26.200	4	1	7
26.205	6		5
26.250	5		6

NPA 26-1

3.3 Miała miejsce debata o tym, gdzie takie wymagania powinny być najlepiej umieszczone. Omawiano dwie możliwości:

3.3.1 jako Załącznik do JAR-OPS; albo

3.3.2 jako osobne przepisy JAR-26.

3.4 Ostatecznie zgodzono się opracować osobne przepisy JAR-26 z następujących względów:

3.4.1 Ważną sprawą jest, aby te retroaktywne wymagania nie zostały zagubione, gdyż mają one wkład w osiągnięcie właściwego poziomu bezpieczeństwa na tym polu.

3.4.2 Zostały napisane jak proponujemy: "Operator nie ma prawa ...". To wyjaśnia, że są one wymaganiami operacyjnymi i pozostają zgodne z filozofią JAR-21.

3.4.3 Dobra struktura JAR-26 ograniczy ryzyko nieporozumienia.

3.4.4 JAA od dłuższego czasu umieściło "JAR-26" w swoim programie prac i ten program miał obieg poza JAA.

3.4.5 W przyszłości, polityka systematycznego przeglądu ewentualnej retroaktywności nowych przepisów na temat zdatności do lotu będzie prowadzona.

4. PODSTAWA DLA PRZYSZŁEGO TWORZENIA PRZEPISÓW

4.1 Grupa Sterująca została zobowiązana do opracowania polityki na temat JAR-26, która będzie prowadzona po przyjęciu tych przepisów. Polityka, oparta na proponowanej NPA 26-1 i zmodyfikowana w wyniku otrzymanych uwag, jest załączona do tych Uwag jako Załącznik 1.

4.2 Trzy istotne sprawy są opisane poniżej i muszą one być spełnione przed przyjęciem przyszłych wymagań do JAR-26:

4.2.1 Należy rozważać rozwijanie wymagań JAR-26 tylko, gdy zostanie wykazane, że poziom bezpieczeństwa zapewniany przez obecne podstawy certyfikacji statków powietrznych nie jest wystarczający. Częścią uzasadnienia dla przyszłych wymagań JAR-26 musi być przeprowadzona i opublikowana analiza stosunku bezpieczeństwa do nakładów ekonomicznych.

4.2.2 Żadne wymagania retroaktywne nie mogą być wprowadzone do JAR-26, jeżeli nie były one w odnoszącym się zbiorze przepisów na temat zdatności do lotu. Nie uniemożliwia to jednak równoczesnego rozwijania tych dwóch typów wymagań.

4.2.3 Żadne wymaganie JAR-26 nie powinno być bardziej restrykcyjne, niż zbiór przepisów, z którego ono pochodzi.

4.3 Takie uzasadnienie, jak podano wyżej, oznacza, że istnieje wymaganie zademonstrowania bezpieczeństwa, oparte o doświadczenie z wypadków czy zdarzeń lotniczych albo na pracach badawczych. Jednakże Dyrektor do spraw przepisów początkowo potwierdził, że metodyka wstępnych propozycji ICPFT może być narzędziem do badania wpływu propozycji na bezpieczeństwo i ekonomikę, ta metodyka została później wycofana z prac, na skutek nieprzychylnych uwag Zespołu Doradczego do spraw Przepisów (Regulatory Advisory Panel, RAP). Zastrzeżenia, odnotowane po dyskusjach na temat związanych z tym prac, koncentrowały się na tym, czy ICPFT jest czy nie jest, jako tekst wstępny (*dra/t*) nie poddany jeszcze procedurze NPA JAA, dostatecznie dojrzały do tego, by mógł być stosowany.

4.4 Uwaga: ICPFT (*International Certification Procedures Task Force*, Międzynarodowy Zespół Procedur Certyfikacji, wspólne ciało Nadzorów i przemysłu, JAA i FAA) opracowało metodykę dla oceny aspektów bezpieczeństwa i ekonomii jako część swoich zadań, do których należało opracowanie propozycji dla poprawy JAR-21 w zakresie ulepszenia wymagań mających zastosowanie do certyfikacji zmian do Certyfikatów Typu.

4.5 Nota bene, aktualne JAR-26 nie są opracowane w oparciu o metodykę ICPFT.

NPA 26-1

4.6 Przedstawiciele AECMA w Grupie Sterującej wyrazili formalne zastrzeżenie, że powinna być zastosowana dokładniejsza analiza wpływu na ekonomikę w tej metodyce, a praca nad nią powinna być powierzona przemysłowi.

4.7 Grupa Sterująca opracowała wytyczne do wykorzystania przez Grupy Studialne przy projektowaniu badań wpływu na ekonomikę i bezpieczeństwo. Praca w Grupie Roboczej JAR-11 w końcowym wyniku uzupełni te wytyczne, ale w międzyczasie spodziewane jest, że Grupy Studialne będą przestrzegały załączonych wytycznych.

NPA 26-1

Aneks 1

PRZYSZŁA POLITYKA DLA JAR-26

Polityka podana niżej została opracowana według procesu NPA i uzgodniona z Dyrektorem do spraw Przepisów oraz JAAC dla załatwiania przyszłych spraw związanych z JAR-26. Należy zauważyć, że może istnieć potrzeba jej modyfikacji przez Grupę Roboczą JAR-11 w kontekście całego systemu tworzenia przepisów JAA, w późniejszym terminie.

Grupa Sterująca będzie pracować w dwóch trybach nad JAR-26. Pierwszy będzie trybem "grupy drzemącej", która będzie dostępna i będzie powoływana podczas wprowadzania JAR-OPS 1 oraz/lub opracowania wszelkich nowych wymagań JAR-26 dla Podczęści B. Jest wiadome, że Oddział/Komitet Operacyjny JAA odpowiedzialny jest za koordynację wprowadzania JAR-OPS 1 i JAR-26. Grupa Sterująca jest gotowa do pracy, gdy to będzie potrzebne. Po drugie, z chwilą otrzymania aprobaty JAAC na rozszerzenie JAR-26 tak, aby objęły JAR-OPS 3, rozpocznie ona pracę, wraz z zainteresowanymi stronami, nad dalszym NPA JAR-26.

Grupa Sterująca zbada potrzebę swojego ciągłego istnienia z chwilą, gdy JAR-26 zostanie w pełni wprowadzony. Może się okazać właściwe, aby Zespół Doradczy do spraw Przepisów (*Regulatory Advisory Panel, RAP*) JAA przejął codzienną pracę nad zapewnieniem, że te przepisy będą rozwijane w przyszłości zgodnie z podanymi wyżej wytycznymi.

W przyszłości, gdy będą opracowywane nowe NPA, wszystkie Grupy Studialne zajmujące się zdadnością do lotu powinny rozważać potrzebę włączenia tematów JAR-26 w swoje propozycje. W uzupełnieniu polityki JAA na temat harmonizacji JAA/FAA należy mieć na uwadze, co następuje:

Rutynowy przegląd retroaktywności nie oznacza automatycznego włączenia nowych wymagań JAR-26. Musi być stwierdzone, że istnieją udowodnione zastrzeżenia z zakresu bezpieczeństwa do istniejących samolotów. Przegląd ma na celu w tym samym stopniu potwierdzenie, że tekst NIE jest uzasadniony, w jakim opracowanie nowego tekstu.

Jakiegokolwiek nowe wymaganie JAR-26 musi być oparte na istniejącym (ale nie koniecznie najnowszym) wymaganiu z zakresu zdadności. To nie wyklucza wspólnego opracowania dwóch wymagań.

JAR-26 ma związek z JAR-OPS. Jest zatem konieczne zapewnienie, aby propozycje JAR-26 nie znajdowały się w konflikcie z istniejącym tekstem JAR-OPS. Ponadto, Komitet Operacyjny JAA będzie musiał wyrazić zgodę na sformułowania jakichkolwiek związanych zmian do JAR-OPS, zanim będą one przedstawione Dyrektorowi do spraw Przepisów JAA.

Propozycje JAR-26 nie powinny być bardziej restrykcyjne niż wymagania na temat zdadności do lotu, na których zostały one oparte.

Polityką JAA jest, że uzasadnienie techniczne, badanie zgodności ("Harmonizacji") z FAR i badanie wpływu na bezpieczeństwo i ekonomikę powinno być dokonane dla wszystkich NPA. Praca ta powinna być wykonywana przez wszystkie zainteresowane strony, oraz strony których to dotyczy. Takie analizy powinny być rozsyłane jako część NPA.

Nowy zestaw wytycznych *Ferms of Reference* będzie uzyskany z Działu Przepisów z chwilą, gdy zostanie uzyskana zgoda JAAC na powyższe.

NPA 26-1

Aneks 2

**WYTYCZNE NA TEMAT BADANIA WPŁYWU NA BEZPIECZEŃSTWO I EKONOMIKĘ
PROPOZYCJI DO JAR-26**

Zastosowanie wymagań, które będą „retroaktywnie” oddziaływać na zmiany w projekcie wyrobu, powinno być analizowane na bazie doświadczenia z użytkowania, korzyści dla bezpieczeństwa oraz zaangażowania środków ze strony przemysłu i infrastruktury. Należy posługiwać się zdrowym rozsądkiem oraz procedurą pracy grupy ekspertów technicznych dla zbadania wzajemnego stosunku różnych walorów proponowanych działań z zakresu przepisów. Procedura powinna łączyć trzy elementy dla stwierdzenia, czy dane działanie z zakresu przepisów jest czy nie jest skuteczne, mianowicie:-

- badanie korzyści dla bezpieczeństwa;
- badanie zaangażowania zasobów (środków); oraz
- badanie doświadczenia z użytkowania wyrobów, których dotyczy zmiana przepisów.

Badanie korzyści dla bezpieczeństwa powinno obejmować:-

- jak poważne są konsekwencje niebezpieczeństwa, którego dotyczy zmiana przepisów;
- częstość występowania tych konsekwencji;
- efektywność zastosowania w odniesieniu do zmienionego wyrobu lub statków powietrznych danego typu zmiany przepisów, która ma dotyczyć danego zagrożenia.

Badanie zaangażowania środków musi obejmować:-

- wielkość prac potrzebnych dla wprowadzenia zmian w przepisach w podanym czasie;
Wielkość prac - to pracochłonność zmian w projekcie, wytwarzaniu, przeglądach, użytkowaniu i obsłudze statku powietrznego dla wprowadzenia lub zademonstrowania spełnienia proponowanych działań. Należy też wziąć pod uwagę wymagania na temat pracochłonności, zarówno co do nakładów jednorazowych jak i powtarzalnych, włącznie ze szkoleniem.
- zakres nowego zaangażowania kapitału;
Jest to budowa nowego, zmodyfikowanego lub tymczasowego wyposażenia dla projektowania, wytwarzania, oprzyrządowania szkolenia lub obsługi;
- wpływ na konieczność wycofania (złomowania) elementów, na zamienność części, oraz na potrzeby w zakresie nowego wyposażenia statków powietrznych;
Chodzi o części i wyposażenie związane z materiałami, wyrobami, elementami składowymi, wyposażeniem warsztatowym, zestawami części i częściami zamiennymi.
- potencjalny wzrost kosztów użytkowania;
Koszty użytkowania są związane z paliwem olejem, opłatami i kosztami materiałów zużywalnych (jak np. płyn przeciwoblodzeniowy).
- straty w zakresie przychodów lub zmniejszenia użyteczności, wynikające z wprowadzenia zmian w przepisach.
Straty w zakresie przychodów lub zmniejszenia użyteczności wynikają z redukcji zdolności do zarabkowania, lub możliwości użytkowania na skutek opóźnienia startów, zwiększenia czasu postoju na ziemi, zmniejszenia osiągnięć na skutek zmniejszenia liczby miejsc, ładunku, zakresu albo ograniczeń co do lotnisk.

Doświadczenie użytkowania w odniesieniu do wyrobu może obejmować

- wypadki, zdarzenia oraz sprawozdania z badania wypadków;
- biuletyny serwisowe i dyrektywy zdadności;
- naprawy i modyfikacje;
- aktualne schematy i terminarze obsługi, stosowane przez operatora;
- liczbę godzin lotu lidera i wszystkich statków danego typu;
- dane z *World Airline Accident Summary (WAAS)*;
- zgłoszenia o trudnościach w użytkowaniu (*Service Difficulty Reports, SRD*).

NPA 26-1

JAR-26

**DODATKOWE WYMAGANIA Z ZAKRESU ZDATNOŚCI DO LOTU DLA OPERACJI
DOKUMENT KOMENTARZ/ODPOWIEDŹ DO NPA-26-1**

0. WSTĘP

0.1 Niniejszy Dokument Komentarz/Odpowiedź (*Comment/Response Document, CRD*) zawiera odpowiedzi Grupy Sterującej JAR-26 (*JAR-26 Steering Group*) na uwagi, otrzymane podczas konsultacji na temat NPA 26-1. Odpowiedzi zostały podzielone według tematów, a tematy są poprzedzane krótkim omówieniem, opartym na oryginalnym wyjaśnieniu, przedłożonym do NPA. Odpowiedzi zostały sklasyfikowane według tematów, których dotyczą.

0.2 Niniejszy CRD jest podzielony na następujące działy:

1. Ogólne
2. Wydawnicze
3. Stosowalność
4. Wyróżniki
5. Definicje
6. Układ JAR-26
7. Wpływ JAR-26
8. Badanie wpływu na bezpieczeństwo i ekonomię
9. Zagadnienia związane z bezpieczeństwem kabiny
10. Zagadnienia związane z Grupą Studialną Zespołów Napędowych
11. Zagadnienia związane z Komitetem Obsługi
12. Zagadnienia związane z Grupą Studialną Projektów i Funkcjonowania
13. Współzależność z JAR-OPS 1
14. Rozszerzenie JAR-26 na inne przepisy JAR
15. Dalsza polityka JAR-26
16. Harmonizacja JAA/FAA
17. Samoloty starsze/przepisy SFAR
18. Różne
19. Przegląd dokonany przez Doradczy Zespół Przepisów (*Regulation Advisory Panel, RAP*)

0.3 W przypadkach, gdy otrzymano komentarze popierające do poszczególnych punktów, nie powtarzano ich, jednak Grupa Sterująca była wdzięczna za wyrazy poparcia, które zostały przekazane.

0.4 Komentarze otrzymano od organizacji i osób, których wykaz podano w Załączniku 1 do niniejszego Dokumentu Komentarz/Odpowiedź.

1. OGÓLNE

1.1 Większość komentatorów była ustosunkowana przychylnie do koncepcji, stanowiących podstawę JAR-26. Choć pewne zagadnienia wywoływały zaniepokojenie, żaden z komentatorów nie był nieprzychylnie ustosunkowany do propozycji.

1.2 Pewne komentarze były zgłoszone do dwóch poniższych tematów, a dla wyjaśnienia sytuacji są one przedstawione czytelnikom.

1.3 W czasie pomiędzy przyjęciem JAR-26 w obecnej formie, a ich ostatecznym wprowadzeniem w dniu 1 kwietnia 1999, pozostają w mocy wymagania krajowe. Każdy z Nadzorów krajowych będzie odpowiednio zarządzał przejściem od jednego stanu do drugiego. Stwierdzenie na ten temat jest dodane do JAR 26.1.

1.4 Zauważono, że operatorzy nie będą, w większości przypadków, ani wykonywali potrzebnych modyfikacji, ani też nie będą w stanie upewnić się, że zostały one wykonane. W rezultacie, stwierdzenia JAR-26 co do stosowalności, która została określona jako "dla których musi być wykazane spełnienie" są mylące. Nałożony przepisami na operatora obowiązek (JAR 26.1) został zatem zmodyfikowany tak, aby odzwierciedlał fakt, że operatorzy muszą zapewnić, że spełnienie JAR-26 zostało osiągnięte dla statków powietrznych, które użytkują.

NPA 26-1

1.5 Biorąc pod uwagę powyższe, szereg komentarzy wskazywał na fakt, że jeżeli operator nie jest w stanie fizycznie zweryfikować spełnienia, to możliwość sprawdzenia wykonania prac, które podjęto dla spełnienia wymagań JAR-26, może nie być ewidentna. Grupa Sterująca dyskutowała zastrzeżenia komentatorów i stwierdziła, że nie są zaproponowane żadne specjalne procedury JAR-26 dla zapewnienia, że ten aspekt jest spełniony, gdy statek powietrzny jest przekazywany z rejestru do rejestru, lub od użytkownika do użytkownika. Jednakże Grupa Sterująca ma wrażenie, że wymagania spełnienia JAR-26 nie różnią się od tych wymagań, które obowiązują dzisiaj na temat możliwości sprawdzenia wykonanych poprzednio prac. Zatem nie istnieje potrzeba ustanawiania nowych procedur ani certyfikatów w tym zakresie, jak to proponują niektórzy komentatorzy.

1.6 Jest potwierdzone, że zarówno Certyfikat Typu jak i standardowy Certyfikat Zdatości do Lotu, zgodnie z JAR-21, mogą zostać wydane bez spełnienia JAR-26. Dla uzyskania zatwierdzenia do użytkowania zgodnie z JAR-OPS, operator będzie musiał zapewnić spełnienie JAR-26.

2. WYDAWNICZE

2.1 Okazja, stworzona przez wydanie niniejszej NPA, została wykorzystana dla dokonania przeglądu całego dokumentu i poprawy oczywistych pomyłek literowych, gramatycznych i typograficznych, które ukazały się w ANPA i w samym NPA. Ten proces automatycznie załatwił niektóre zagadnienia, podnoszone przez komentatorów. To obejmuje, na przykład, poprawę odwołań do JAR-25, użycie niewłaściwych wyrazów, niezgodność języka i opuszczenia.

2.2 Niektórzy komentatorzy sugerowali użycie bardziej jasnego języka w tekście wprowadzającym w niektórych paragrafach. Gdzie to było właściwe, zastąpiono tekst przez zmienione sformułowania.

2.3 W dwóch komentarzach znalazły się stwierdzenia, że daty użyte w materiale na temat odniesień były niewłaściwe, zaś dwa inne komentarze zalecały dodanie i poprawę innych odniesień. Uznano to za słuszne i poprawiono.

2.4 Wielu komentatorów było ustosunkowanych krytycznie do użycia miar anglosaskich jako podstawowych danych, wskazując że polityka JAA przewiduje używanie miar metrycznych. Zostało przyjęte, że jednostki metryczne są uzgodnionymi podstawowymi jednostkami JAA i w odpowiednich miejscach dokonano poprawy tekstu, przy czym równoważniki anglosaskie podano w nawiasach.

2.5 Szereg komentarzy zalecało zmianę sformułowania, dotyczącego daty stosowalności dla różnych wymagań JAR-26 dla poprawy zrozumiałości. W miejscach, do których to się odnosiło, została uzgodniona zalecana alternatywna forma i zostały wprowadzone poprawki.

3. STOSOWALNOŚĆ

Dyskusja

3.1 JAR-26 ma zastosowanie wyłącznie do operatorów (z krajów) JAA. Logiczne jest, aby stosowalność JAR-26 była połączona ze stosowalnością przewidywanych czterech części JAR-OPS. Gdyby było możliwe uzyskanie przyjęcia JAR-26 w tym samym czasie, co JAR-OPS Część 1 i Część 3, to JAA mogłoby zastosować ten sam okres implementacji dla tych spośród zagadnień JAR-26, które nie wymagają dłuższego (albo krótszego) okresu wprowadzania. Wobec faktu, że JAR-OPS zostały przyjęte w końcu marca 1995, oraz że okres wprowadzenia rozpoczął się 1 kwietnia 1995, Grupa Sterująca była świadoma, że jeżeli JAR-26 mają być związane z JAR-OPS to logiczne jest, że JAR-26 powinny być na swoim miejscu sporo przed 1 kwietnia 1998, to jest przed datą wejścia w życie przepisów JAR-OPS Część 1 w odniesieniu do samolotów o maksymalnym ciężarze startowym większym niż 10 ton lub posiadających więcej niż 19 miejsc pasażerskich. (Mniejsze samoloty będą musiały spełniać przepisy przed 1 kwietnia 1999).

Komentarze/Odpowiedzi

3.2 Należy zauważyć, że późniejsza dyskusja w Grupie Sterującej poprawiła tą datę na 1 kwietnia 1999 dla wszystkich samolotów. Komentarze odnoszące się do tego aspektu JAR-26 zostały omówione w rozdziale *Wpływ JAR-26*, poniżej (patrz dział 7 niniejszego Dokumentu Komentarzy/Odpowiedzi).

NPA 26-1

4. WYRÓŻNIKI

Dyskusja

4.1 Po długich dyskusjach wewnątrz Grupy Sterującej została osiągnięta konkluzja na temat wyróżników, które mają być stosowane w JAR-26. Uzgodniono takie, które są zgodne z JAR-OPS.

4.2 Zostały wskazane trzy różne wyróżniki, oraz uzgodniono wytyczne, kiedy ma być używany który z nich.
Są to:

Maksymalna certyfikowana liczba miejsc pasażerskich (Maximum Certificated Passenger Seating Capacity, MCPSC): Jest to wielkość, która zostaje ustalona podczas Certyfikacji Typu i odnosi się do wielkości statku powietrznego. Ma ona być używana, gdy wyróżnik odnosi się do modelu [typu - przypisek tłumacza] statku powietrznego.

Maksymalna zatwierdzona Konfiguracja Miejsc Pasażerskich (Maximum Approved Passenger Seating Configuration, MAPSC): Jest to wielkość, która zostaje ustalona podczas zatwierdzenia operacyjnego statków powietrznych danego operatora i odnosi się do największej liczby miejsc dla indywidualnego statku powietrznego. Ma ona być używana, gdy wyróżnik odnosi się do statku powietrznego.

Liczba zainstalowanych foteli (miejsc) pasażerskich: Jest to rzeczywista liczba foteli (miejsc) zabudowanych na konkretny lot i ma być używana, gdy wyróżnik odnosi się do statku powietrznego użytego do danego lotu.

4.3 Ponadto, została uzgodniona konwencja wydawnicza, że styl języka używany w JAR-OPS powinien być także używany w JAR-26 (tj. jeżeli JAR-OPS mówi "więcej niż 19", to JAR-26 nie powinien mówić „20 lub więcej ..” itp.)

Komentarz/Odpowiedź

4.4 Nie było różnicy zdań na te tematy.

5. DEFINICJE

Dyskusja

5.1 JAR-26 zawiera pewną liczbę definicji, włącznie w wymienionych wyżej wyróżnikami. Grupa Robocza Definicji JAA (DEFWG) została zapytana podczas konsultacji NPA o potwierdzenie akceptowalności terminów używanych zgodnie z ich Warunkami Odniesienia (*Terms of Reference*). Zostaje zagadnieniem otwartym, czy te definicje powinny być czy nie, przeniesione do JAR-1.

Komentarz/Odpowiedź

5.2 Grupa Robocza Definicji dodała temat definicji dla wyróżników używanych w JAR-26 do programu swoich przyszłych prac, ale narazie te terminy mogą pozostawać w JAR-26.

5.3 Szereg komentatorów zalecało, aby wszystkie definicje znalazły się w JAR-1. Definicje są to opisy, nie zaś powtórzenie przepisów. Jednakże jest polityką JAA, że terminy dotyczące konkretnych przepisów JAR mogą pozostać w tym dokumencie. Grupa Robocza Definicji żąda, aby wszystkie grupy przejrzały zarówno JAR-1 jak i wszelkie inne związane przepisy JAR dla stwierdzenia, czy proponowany termin nie został już zdefiniowany. Na bazie powyższego, Grupa Sterująca zdecydowała, że należy zachować proponowane terminy i poprzez Przewodniczącego, który aktualnie jest Sekretarzem Grupy Roboczej Definicji, będzie miała kontakt z Grupą Roboczą Definicji.

5.4 Przy przyjęciu tej polityki, komentarze dotyczące definicji wyjść awaryjnych Typu III sugerowałyby, że potrzebna jest definicja w JAR-1. Jednakże Grupa Sterująca zauważyła, że klasyfikacja wyjść Typu I, II, III itd. jest określona przez wymagania, nie zaś przez opis. Zatem zdecydowano, aby nie włączać definicji do JAR-26.

5.5 Na temat definicji "Wyprodukowane" komentatorzy preferowali posługiwanie się datą wydania Certyfikatu Zdatości do Lotu lub pierwszej rejestracji, jako że obie są łatwe do sprawdzenia w dokumentach statku powietrznego. Ponadto, harmonizacja z FAA oraz/lub ICAO była zalecana w tym zakresie.

NPA 26-1

Podczas wcześniejszych dyskusji wydawało się, że FAA ma więcej niż jedno znaczenie tego terminu, propozycja nie była sprzeczna z żadnym z nich, gdy obecnie ICAO nie definiuje terminu w Dokumencie 9569.

5.6 Grupa Sterująca dyskutowała, czy definicja powinna, czy nie powinna zachowywać elastyczność oferowaną przez IEM [*Material na temat interpretacji i wyjaśniający- przyp. tłum.*]. Oryginalnym celem było tak uczynić i dać operatorom wyraźne stwierdzenie, co to za data. Było przekonanie, że jeden konkretny moment w produkcji powinien, dla jasności, być używany dla wszystkich statków powietrznych. Elastyczność IEM stanowi odbicie bieżącej praktyki wytwórców, przy tym zachowuje stwierdzenie, że pierwszy lot jest zazwyczaj datą produkcji. Jakby ta data nie była dla konkretnego wymagania, będzie ona musiała być łatwa do ustalenia przez operatora.

5.7 Ponieważ termin ten jest potrzebny wytwórcom już dzisiaj i przy uznaniu faktu, że temat jest dyskutowany w innych miejscach przez JAA, Grupa Sterująca potwierdziła swoją intencję zachowania definicji w takiej postaci, jak została napisana. Termin jest rozumiany jako opisowy, zaś definicja "wytworzony" nie przeszkadza, aby Certyfikat Zdatości do Lotu był podawany, jeżeli dane wymaganie potrzebuje tego.

5.8 Jeden z komentatorów nie rozumiał użycia terminu "samoloty duże" w kontekście JAR-26 i preferował termin "Samoloty JAR-25". Definicja "Samoloty JAR-25" rozumiana przez niego, jako samoloty o maksymalnym ciężarze w locie przekraczającym 8618 kg jest nieprawidłowa. JAR-25 ma zastosowanie do samolotów dużych (tj. wielosilnikowych turbinowych o maksymalnym ciężarze większym niż 5700 kg) - te dwa są przez opis, synonimami, ale użycie "JAR-25" jako wyróżnika sugeruje, że JAR-26 odnosi się tylko do tych samolotów, które są poddane procesowi certyfikacji JAA. Tak nie jest, toteż zachowano czysto opisowy termin "Duże". Ponadto, "Duże samoloty" są już zdefiniowane w JAR-1.

5.9 Ponadto otrzymano komentarz sugerujący, że każde odniesienie do dużych samolotów powinno być uzupełnione odwołaniem się do JAR-26.1(b)(1), aby odzwierciedlić stosowalność tych przepisów JAR do dużych samolotów z MAPSC większym od 19. Jest to w niepożądany sposób złożone pod względem redakcyjnym i nie odzwierciedla normalnej praktyki, gdyż użycie zdefiniowanego terminu w JAR może być dalej modyfikowane (tak aby było bardziej lub mniej restrykcyjne) przez stosowalność JAR.

6. UKŁAD

Dyskusja

6.1 Cyrkulacja ANPA wywołała pewną liczbę komentarzy na temat układu i prezentacji JAR. Grupa Sterująca wzięła pod uwagę dwie główne sprawy; jak pogrupować wymagania w ramach JAR i jak prezentować wymagania, które będą stosowane retroaktywnie.

6.2 Gdy chodzi o pogrupowanie tekstu, Grupa Sterująca rozważyła układ, który dzieliłby wymagania według zestawu przepisów zdatości a następnie dzieliłby je dalej według tego, czy mają zastosowanie do operacji handlowych, czy nie. Taki układ pozwalałby na łatwiejsze odniesienia wzajemne do odpowiednich zestawów przepisów. Drugą możliwością było podzielenie JAR-26 na Podczęści, według typu operacji (to znaczy powiązanie z Częściami przepisów JAR-OPS). Ta ostatnia możliwość została uznana przez większość grupy za bardziej użyteczną dla operatorów i dlatego została zaproponowana.

6.3 Należy zauważyć, że dzisiaj ten podział jest raczej akademicki, gdyż Grupa Sterująca zaproponowała tekst tylko dla handlowego użytkownika samolotów dużych (tj. klasy JAR-25).

6.4 Prezentacja wymagana w ANPA była krytykowana przez szereg komentatorów jako myląca. Grupa Sterująca zdecydowała, że w tytule każdego z paragrafów JAR-26 powinno znaleźć się odniesienie do odpowiedniego paragrafu przepisów na temat zdatości do lotu, oraz że każdy paragraf powinien być w pełni przytoczony po tekście, który uczynił to wymaganie retroaktywnym. Załącznik 1 do Działu 2 do JAR-26 ma służyć jako odniesienie pomiędzy JAR-26 i ich macierzystymi przepisami.

6.5 Tytuł został zmieniony po ANPA tak, aby lepiej odzwierciedlał zawartość JAR. Chodzi o to, by mówić, że te wymagania są wymaganiami z zakresu zdatości do lotu, które będą musieli spełniać operatorzy. Słowo "dodatkowe" implikuje, że stanowią one dodatek do podstawy certyfikacji danego statku powietrznego.

6.6 Należy zauważyć, że prezentacja AMC i sposób podejścia jest zgodna z aktualnym sposobem myślenia JAR-II jak również ze stylem użytym w JAR-OPS.

NPA 26-1

6.7 Otrzymano niewiele uwag na temat układu i są one omówione głównie w innych częściach tego dokumentu, albo w ogólnym przeglądzie zagadnień edytorskich, dokonanym przez Grupę Sterującą. Podczas przeglądu układu w ramach Grupy zostało uzgodnione, że to jest odpowiednio jasne i zatem pozostaje zasadniczo niezmodyfikowane.

7. WPLYW JAR-26

Dyskusja

7.1 Istnieje świadomość faktu, że wszelka dodatkowa praca, wymagana dla wykazywania spełnienia JAR-26 w porównaniu do dzisiejszych wymagań krajowych, spowoduje ponoszenie przez operatorów i wytwórców pewnych obciążeń.

7.2 Podczas opracowania projektu JAR-26 Grupa Sterująca dążyła do zapewnienia tego, że proponowane wymagania nie okażą się zanedo obciążające. To powinno być osiągnięte poprzez ograniczenie zakresu wymagań do minimum oraz, dodatkowo, przez stosowanie tylko tych wymagań, które były już w powszechnym użytku.

7.3 Podczas okresu konsultacji NPA poproszono o komentarz te strony, które odczuwały obawy, że będą nadmiernie obciążone przez proponowane wymagania. Z otrzymanych odpowiedzi jest jasne, że choć są w Europie użytkowane pewne typy statków powietrznych, których nie wszystkie egzemplarze spełniają wszystkie propozycje, nikt spośród komentatorów nie przedłożył żadnego dowodu, który mógłby świadczyć, że te propozycje są nieuzasadnione.

Komentarz/Odpowiedź

7.4 Szereg szczegółowych uwag, które otrzymano, jest omówionych poniżej.

7.5 *Stwierdzenia o Równoważnym Bezpieczeństwie (Equivalent Safety Finding, ESF)*. Nie jest intencją JAR-26 stawianie wymagania badania na nowo Stwierdzeń o Równoważnym Bezpieczeństwie (*ESF*), które już zostały dokonane dla pewnych typów statków powietrznych, spełniających wymagania, które dziś są w miejscu zarówno JAR-26, jak i istniejących wymagań w kraju, pod warunkiem, że nie zmieniły się wymagania.

7.6 *Odstępstwa (Exemptions)* Istniejące odstępstwa powinny być nadal podobnie akceptowalne, choć zauważa się, że JAR-OPS wprowadza pewne kroki administracyjne dla ich adaptacji w procesie przejścia od istniejących wymagań krajowych do nowych wymagań JAR-OPS.

7.7 W wyniku dyskusji w Grupie Sterującej dotyczącej tych dwóch tematów oraz tych, które dotyczyły JAR 26.150(c)(1) i (c)(2) zdecydowano, że zostaną wprowadzone nowe przepisy JAR 26.3 i JAR 26.5 do JAR dotyczące Stwierdzeń o Równoważnym Bezpieczeństwie (*ESF*) i Odstępstw w zakresie zdatości do lotu (*Airworthiness Exemptions*). Nowy tekst odzwierciedla komentarze, otrzymane podczas konsultacji NPA i późniejszą dyskusję na temat tych komentarzy.

7.7.1 Ten temat był dyskutowany bardzo szczegółowo pomiędzy Grupą Sterującą a Komitetem Operacyjnym i Komitetem Certyfikacji, Stwierdzenia zamieszczone poniżej w punkcie 7.8 odzwierciedlają poglądy Grupy Sterującej, że te zagadnienia nie powinny ograniczać swobody przemieszczania się statków powietrznych, ani nie nakładać istotnych nowych ciężarów na operatorów. Komitet Certyfikacji, przy poparciu Komitetu JAA, nie mógł zgodzić się na zagwarantowanie rozciągnięcia wzajemnego uznawania bez przeanalizowania tej sprawy.

7.7.2 W odniesieniu do ważności odstępstw w zakresie zdatości do lotu szereg członków proponowało pewien sposób rozwiązania zagadnienia istniejących już odstępstw w zakresie zdatości do lotu, mianowicie ustanowienie dla nich limitu czasu. Proponowano zarówno 5 jak 10 lat. Ci członkowie nie chcieli aby odstępstwa od zdatości do lotu były wieczne. Jako, że zazwyczaj okres pomiędzy przeglądami "D" - większość dużych przeglądów jakie są wykonywane na samolotach - wynosi cztery lata, to okres pięciu lat dałby wszystkim samolotom czas na modyfikację. Propozycję ustanowienia limitu pięcioletniego uznano za raczej sztywną i stwierdzono, że może ona oznaczać, że pewne stare typy statków powietrznych, które nie będą mogły spełnić przepisów, będą musiały przestać latać.

7.7.3 Przedstawiciele stowarzyszeń załóg, wchodzący w skład grupy pragnęli, aby zasadą była eliminacja odstępstw. Stwierdzono, że idea odstępstw w zakresie zdatości do lotu nie jest nową ideą w JAR-26 - istniała zawsze. Ponadto, JAR 26.150 miał odstępstwa wbudowane w tekst wymagania.

NPA 26-1

Grupa Sterująca nie byłaby w stanie (albo nawet nie powinna próbować) wstrzymać na zawsze wydawanie Odstępstw w zakresie Zdatości do Lotu. Członkowie nadmienili, że JAR-26 mogłyby próbować zminimalizować je, zarówno dla przypadków wcześniej istniejących jak i na przyszłość.

7.7.4 W konkluzji, zostało uzgodnione nie dodawanie ograniczenia czasowego do trwania Odstępstw w zakresie Zdatości do Lotu, ale utrzymanie systemu jak zamieszczono w niniejszych JAR-26. Tekst jest naszkicowany tak, ażeby był odpowiedni zarówno dla okresu przechodzenia do JAR-26 jak i na przyszłość.

7.7.5 Osiągnięto kompromis najlepszy z możliwych i to oznacza, że JAR-26 obecnie włącza wymaganie zgłaszania faktu, kiedy statek powietrzny przekracza granice JAA. Grupa Sterująca żałuje, że jej poglądy wyrażone w 7.8 nie zostaną w tym obszarze zrealizowane, jednak grupa w drodze większości zdecydowała zachować to stwierdzenie w niniejszym dokumencie. Niezależnie od tego, należy przypomnieć, że większość członków Grupy Sterującej wierzyła, że system zgłaszania byłby trudny dla użytkowników do spełnienia i praktycznie system żądany przez Komitet Certyfikacji oraz Nadzory Krajowe JAA wciąż jest przedmiotem pewnej debaty.

7.7.6 Prowadzi to do tekstu naszkicowanego w JAR 26.3, JAR 26.5 oraz ich IEM.

7.8 Rozszerzenie tej idei na objęcie wzajemnego uznania Odstępstw i Stwierdzeń o Równoważnym Bezpieczeństwie we wszystkich innych Nadzorach Krajowych JAA jest uważane za podstawowy krok w rozwoju JAA.

7.9 *Stosowalność* Ostateczna data dla zastosowania JAR-26 jest rozszerzona do 1 kwietnia 1999 dla wszystkich grup statków powietrznych. Grupa Sterująca zaakceptowała komentarze pewnej grupy Nadzorów Krajowych, użytkowników i producentów opóźniając datę stosowalności aż do 1999. Nadmieniam, że Stowarzyszenie Przemysłów Lotniczych (*Aerospace Industries Association - AIA*) wierzyła, że obecnie produkowane w USA grupy samolotów mogą spełniać JAR-26 dzięki (wymogowi) zgodności nałożonemu już przez FAR Część 121.

7.10 Pomiędzy przyjęciem JAR i 1 kwietnia 1999, pozostają w mocy wymagania krajowe. Każdy Nadzór Krajowy będzie kierował przechodzeniem do posługiwania się JAR-26.

7.11 W wyniku rocznego opóźnienia, spowodowanego przez dyskusje nad paragrafami, związanymi z odstępstwami zdatości do lotu, został dodany jeden rok do dat włączonych do Działu 1, Podczęść B.

7.12 *Samoloty duże* Wyróżnik, Samoloty Duże, jest użyty w tekście rozmyślnie, tak ażeby mógł być zastosowany do poszczególnych samolotów, aczkolwiek JAR-26 z zasady stosuje się do wszystkich samolotów w lotniczym transporcie handlowym.

8. BADANIE WPLYWU NA BEZPIECZEŃSTWO I EKONOMIĘ

Dyskusja

8.1 Potrzeba oceny propozycji z punktu widzenia korzyści w funkcji kosztu była zawsze uznawana za ważną dla JAR-26 w szczególności i wchodzi w powszechne użycie w całym systemie tworzenia przepisów JAA. NPA 26-1 podejmuje danie stosownych wytycznych w tej sprawie.

8.2 W ogólności, dla wszystkich wymagań, badanie jakościowe wpływu na bezpieczeństwo/ekonomię powinno wskazywać, kto jest poddany działaniu, wpływ na strony poddane działaniu, wzrost w kosztach wprowadzenia, oraz (kiedy ma zastosowanie) wpływ na środki Nadzorów Krajowych. Dla uzupełniania badania wpływu bezpieczeństwo/ekonomia może być używana analiza ekonomiczna FAA zamieszczona w Załączniku 2 do Uwag Wyjaśniających.

Komentarz/Odpowiedź

8.3 W zasadzie, było mało komentarzy związanych z poglądem Grupy Sterującej na potrzebę badania wpływu bezpieczeństwo/ekonomia. Jednakże metodologia ICPTF (Międzynarodowy Zespół Procedur Certyfikacji) została wycofana za radą Dyrektora Przepisów JAA w oparciu o fakt, że materiał nie został wcześniej przekonsultowany.

8.4 Członkowie Grupy Sterującej reprezentujący producentów i operatorów byli zdecydowanie przeciwni usunięciu metodologii ICPTF z polityki JAR-26. W ich opinii, takie narzędzie jest niezastąpionym sposobem dla zapewnienia właściwego poziomu pewności oceny wszystkich przyszłych propozycji. Faktycznie początkowa akceptacja JAR-26 przez organizacje użytkowników była oparta o fakt, że został zastosowany taki filtr.

NPA 26-1

Jest to widziane jako podstawowe dla zabezpieczenia JAR-26 przed stanieniem się "śmietniskiem" dla istniejących lub nowych wymagań zdatości do lotu.

8.5 Grupa Sterująca pracowała nad rozwiązaniem problemu i w konkluzji opracowała wytyczne zawarte w Załącznikach 1 oraz 2 do Uwag Wyjaśniających. Tamte teksty, z chwilą gdy zostaną potwierdzone przez JAAC, będą solidną podstawą dla zapewnienia właściwego opracowywania przyszłych wymagań. Oczekuje się również, że JAR-II przyjmie w przyszłości te kwestie dla wszystkich JAR-ów. W dodatku, kiedy w przyszłości metoda ICPTF zostanie zaakceptowana przez JAA, wówczas będzie mogła być przyjmowana za akceptowalną metodę dla opracowywania wpływu na bezpieczeństwo/ekonomię. Do tego czasu, Grupa Sterująca określiła minimum elementów, ze strony zarówno Grupy Roboczej JAR-11 oraz ICPTF, odpowiednich dla naszych przyszłych potrzeb. Modyfikacje do tekstu w zarysie i Uwagach Wyjaśniających odzwierciedla fakt, że ICPTF nie został użyty. Pod innymi względami, poglądy Grupy Sterującej nie uległy zmianie.

8.6 Uzgodniono, że podczas rozszerzania JAR-26 w odniesieniu do innych wyrobów, byłoby możliwe użycie podobnego uzasadnienia jak dla NPA 26-1. Można powiedzieć, że jeśli wymaganie jest obecnie w szerokim użyciu, pełna analiza wpływu ekonomicznego nie musi być przygotowana.

8.7 Otrzymane szczegółowe komentarze do metodologii ICPTF zostały dodane do wykazu zawartości NPA 21-7, dla przejrzenia podczas jego konsultacji.

8.8 Należy wspomnieć, że JAR-26 nie polega na ICPTF przy ocenianiu tekstu proponowanego dla włączenia do niniejszych JAR-26. Na zasadzie, że teksty były identyczne do, lub wzięte z tekstów Części 121 FAR USA, i są szeroko stosowane obecnie w Nadzorach Krajowych JAA, zostało przyjęte, że ocena została przeprowadzona tam wcześniej.

9. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z GRUPĄ STUDIALNĄ BEZPIECZEŃSTWA KABINY

Nota bene teksty te są wynikiem dyskusji wewnątrz Grupy ad-hoc CSSG (*Cabin Safety Study Group*) dla JAR-26 oraz są uzupełnione tam, gdzie to było konieczne, przez poglądy Grupy Sterującej.

9.1 *JAR 26.50 Widok bezpośredni* Nie było proponowanego tekstu w JAR-26, uwzględniono, że praca powinna być kontynuowana nad wymaganiami zdatości do lotu według Programu Harmonizacji Pracy (*Harmonisation Work Programme - HWP*) JAA/FAA przy pierwszeństwie FAA. W NPA 26-1 wspomniano jedynie, że odniesienia do tematu dokonała już ANPA.

9.2 Otrzymano trzy komentarze i ich zawartość (zasadniczo równoznaczna z obecnym rozumieniem JAA; tj. potrzeba korzyści w kosztach i HWP podstawowe) jest wzięta pod uwagę. Zostaną one wzięte pod uwagę podczas fazy opracowywania najbliższego NPA.

9.3 *JAR 26.100 Położenie wyjść awaryjnych* Wśród otrzymanych komentarzy, komentatorzy z przemysłu odczuwali, że wydanie nie było odpowiednie do włączenia do JAR-26. Dwa Nadzory Krajowe oraz Komitet Operacyjny (*Operations Committee-OC*) życzyli sobie zobaczyć to włączone, jako że sprawa nie jest sprecyzowana w JAR-OPS 1.

9.4 Zostało zaakceptowane przez Grupę Sterującą, że tekst, przez charakter faktu, że on jedynie dotyczy obecnie dwóch typów, czyta się trochę jak wymaganie "pradziadka". Również tekst w JAR-25 jest, jak wykazano przez jedną z organizacji produkujących, raczej ograniczeniem projektowym niż normą poziomą.

9.5 W świecie doskonałym procedury certyfikacji/zatwierdzania JAA mogłyby zapewnić, że wyjścia nie byłyby blokowane w przyszłości. Jakkolwiek, członkowie z przemysłu nie byli pewni, że mógłby wystąpić taki przypadek i woleli utrzymać wymaganie w JAR-26, nawet jeżeli jest niedoskonałe. W opinii członków z przemysłu nie jest prawdopodobne unieruchamianie wyjść w przyszłości.

9.6 W następstwie dyskusji pomiędzy Przewodniczącym Grupy Sterującej i Zespołem Doradczym Przepisów, opracowany został tekst zrewidowany. Końcowa wersja mniej przypomina wymaganie "pradziadka" przez wyłączenie całkowicie przypadku LIOL i omawianie jedynie przyszłych unieruchomień wyjść.

9.7 *JAR 26.110 Oznakowanie Wyjść Awaryjnych* Jeden komentator prosił, ażeby materiał AMC był opracowany jako aktualny tekst jedynie dla wyjść Klasy A, Typ I oraz II. Komentarz jest wzięty pod uwagę i będzie to przedmiotem dla opracowania przyszłego dokumentu NPA.

NPA 26-1

9.8 Komentarz wyrażający życzenie, aby opracowany został AMC omawiający standaryzację tekstu i symboli dla instrukcji obsługi wyjść został odrzucony, gdyż dalsze opóźnianie wprowadzenia nie jest usprawiedliwione. Będzie to przedmiotem dla opracowania przyszłego dokumentu NPA.

9.9 Został zaakceptowany komentarz, który zwracał uwagę, że JAR 25.811 (e)(4) w Zmianie 8 znajdował się w oryginalnym ANPA do JAR 26, ale został opuszczony w NPA 26-1. W ten sposób, nowy tekst (JAR 26.110 (e)(4)) został dodany dla odzwierciedlenia JAR 25.811 (e)(4) w Zmianie 14 (włączając stosowny ACJ JAR-25). Jest on uważany za bardziej wyczerpujący niż JAR 25.811 (e)(4) w Zmianie 8, gdyż zawiera materiał na temat oznakowań dla używania rękojeści z przemieszczeniem "liniowym".

9.10 *JAR 26.120 Awaryjne oświetlenie wewnątrz, JAR 26.125 Awaryjne oświetlenie zewnętrzne oraz JAR 26.130 Środki dla awaryjnej ewakuacji* Nie było żadnego tekstu zaproponowanego w JAR-26, ale kwestie zostały podniesione jako potencjalne teksty przyszłego NPA. Były komentarze na temat korzyści, potrzeby oraz wpływu takich tekstów. Została przejrzana i wzięta pod uwagę duża liczba otrzymanych komentarzy. Zostaną one wzięte pod uwagę podczas fazy opracowywania przyszłych NPA.

9.11 W odniesieniu do dwóch specyficznych komentarzy do JAR 26.130, które mają odniesienie do wszystkich wymagań JAR-26, w których jest zgłaszana dla JAR-26 możliwość usankcjonowania wyposażania na niższy standard wymagań niż już stosowane w nowo zbudowanych statkach powietrznych, i w ten sposób oferowania operatorowi szansy cofania się jeżeli by to było zgodne z oryginalnymi wymaganiami podstawy certyfikacji typu, CSSG przedstawiła następujące poglądy:

Chociaż przywrócenie do oryginalnej podstawy certyfikacji typu ześlizgów starszych rozwiązań, związane z koniecznością zmniejszenia miejsc pasażerskich jest teoretycznie możliwe, z praktycznych i ekonomicznych punktów widzenia jest nieprawdopodobne. Propozycja przedstawiona w jednym komentarzu, aby w ogólności wymagać zastosowania ześlizgów o nowym rozwiązaniu dla wszystkich nowo wyprodukowanych samolotów od pewnej daty, mogłaby najprawdopodobniej być kwestionowana przez niektórych producentów.

9.12 Grupa Sterująca zgadza się z powyższymi poglądami.

9.13 *JAR 26.150 Wnętrza pomieszczeń* Komentarz zaproponował, ażeby "poważna wymiana" ("*major replacement*") była rozumiana, że oznacza 80% zamiast >50%, w przekonaniu, że to będzie zgodne z interpretacją FAA. CSSG nie wie o takiej interpretacji w odniesieniu do JAR-25, Załącznik F, Część I Wymagania palności, co do poważnej wymiany.

9.14 W rzeczywistości, elementy wykonane, nawet jako wymiana dla elementów w starych samolotach, będą zazwyczaj spełniać wymagania palności zawarte w FAR Poprawka 25-32 i dlatego odnosi się wrażenie, że to wymaganie nie nakłada żadnego nieuzasadnionego obciążenia finansowego na użytkowników.

9.15 Pewna liczba komentatorów ma wrażenie, że JAR 26.150(a), tak jak zaproponowano, mógłby nakładać zbyt duże obciążenie na użytkowników przez wymuszenie wymiany całego wnętrza podczas wymiany, powiedzmy wszystkich paneli sufitu. Zostało zrozumiane to jako intencja, że jeżeli panele sufitu były wymieniane, wówczas oznacza to zrobienie tylko tego, a nie całej kabiny. Otrzymano zrewidowaną redakcję dla tego punktu.

9.16 Intencja komentarza jest zaakceptowana, jednakże proponowana redakcja nie jest uzgodniona. Następujące określenia dla tekstu zostały zaczerpnięte i dodano 26.150(a) jak następuje: " .. Jednakże te samoloty muszą spełniać Załącznik F Część I niniejszych JAR 26 w odniesieniu do każdego pojedynczego elementu danego typu, takich jak panele wewnętrzne sufitu, panele ścian itp. wymienione w punkcie (a)(1)(i) niniejszego Załącznika, po każdej poważnej wymianie tych składowych."

9.17 Data wprowadzenia JAR 26.150(d) w odniesieniu do rotacyjnych elementów składowych była dyskutowana w świetle dwóch otrzymanych komentarzy. Jeden, otrzymany od pewnego NAA, sugerował żeby dodać dodatkowe dwa lata do daty dla zapobieżenia nadmiernym zapasom przez JAR-26, podczas gdy AEA zaproponowała dodatkowe uzupełnienie do AMC 26.150(d) ażeby pozwolić na używanie elementów rotacyjnych. Grupa Sterująca rozpatrywała obydwa komentarze i uznała, że dałoby się wprowadzić proponowaną elastyczność, która mogłaby pozwolić użytkownikom na użycie składników na innych samolotach w swojej flocie, tak długo, jak to nie obniżyłoby standardu zabezpieczenia pożarowego kabin jakiegokolwiek samolotu tak modyfikowanego.

NPA 26-1

9.18 Jeden komentator wskazał, że nie było w porządku wyliczenie właśnie dwóch numerów Zmiany dla JAR-25, podczas wyliczania materiałów JAR-25 Załącznik F dodanych do wymagań JAR-26, kiedy obecne strony tworzące materiał Załącznika wyliczają, w niektórych przypadkach, inne numery Zmian. Zgodzono się, że ten komentarz jest ważny i wykaz materiału Załącznika F został odpowiednio skorygowany.

Załącznik F Część I	OP 9311 datowany 8 marca 1993
Załącznik F Część II	OP 8611 datowany 16 czerwca 1986
Załącznik F Część III	OP 8612 datowany 17 grudnia 1986
Załącznik F Część IV	Zmiana 13 datowana 5 października 1989
Załącznik F Część V	Zmiana 13 datowana 5 października 1989

9.19 Uzupełnienie wydawnicze dla wyjaśnienia, że to właśnie wnętrza toalet są przedmiotem wymagania, jest wzięte pod uwagę. Usunięcie tekstu odnoszącego się do odstępstw nie jest uzgodnione, jako że przyczyną utrzymania jego jest zapewnienie, że odstępstwa zostały wydane przez kompetentne nadzory; gdyż w przeciwnym wypadku może powstać problem prawny.

9.20 Jeden operator zaproponował ażeby JAR 26.150 (a), (b) oraz (d) zostały wzięte z JAR 25.853 ze Zmianą 14. Obecny poziom wymagań jest odczuwany jako wystarczający i jest miarą praktyczną. Jego uwaga odnośnie rozszerzenia ">50% ..." dla wszystkich części paragrafu JAR 26.150 nie została zaakceptowana. Pozostaje to jedynie stosowne dla punktu (a) - Palność.

9.21 Na wniosek wielu komentatorów, możliwość rozszerzenia złagodzenia oferowanego przez JAR 26.150(c)(1) do (c)(2) została uzgodniona. Ostatni punkt o odstępstwach jest zaakceptowany. Pełne spełnienie wymagań wydzielania ciepła i gęstości dymu było trudnym problemem co do daty wprowadzenia. Nowy tekst uczyni wymagania równorzędnymi z FAR 121.312. Odniesienie do ICPTF w ocenie tych wymagań nie jest uważane za konieczne, ponieważ nowy tekst jest równorzędny z FAA, oraz jest uważany za mniej ostry.

9.22 W rezultacie powyższego, JAR 26.150 jest zmodyfikowany następująco:

w (c)(1) usunąć "chyba że zatwierdzone odstępstwa były wydane, albo chyba że dozwolone przez przepisy krajowe w dniu wyprodukowania, .. "; oraz

w (c)(1) oraz (c)(2): zmienić " ... 31 grudnia 1990 ... " na " ... 20 sierpnia 1990 ... " ;

9.23 Biorąc pod uwagę reakcję CSSG, że każde odstępstwo według §(c)(1) było równie akceptowalne według §(c)(2), Grupa Sterująca zdecydowała wprowadzić sprawę do nowego paragrafu JAR 26.3, (patrz rozdział 7 tych CRD), jak również wprowadzić tekst proponowany przez CSSG dla nowego §(c)(3).

9.24 Wszystkie kuchnie, które zostały wyprodukowane dla spełnienia przepisów o wydzielaniu ciepła posiadają wszystkie powierzchnie stref przechowywania wózków i kontenerów także w zgodności. Jeżeli zostały one wyprodukowane przed wydaniem przepisu, wówczas powinny one spełniać, niezależnie od tego czy spełniają czy nie. Dlatego nie jest konieczne wymienianie tego w JAR-26, jeśli będzie ono tylko powodować zamieszanie dla użytkowników, mogące dawać im wrażenie, że pewne kuchnie posiadają pewne strefy nie spełniające. Ustalona data 1990 eliminuje jakiegokolwiek zamieszanie, które mogłoby wystąpić w rezultacie posiadania takich samych dwóch dat jak dla elementów normalnych wnętrza kabin. Również, zostało wcześniej uzgodnione, że zagadnienie wyposażenia rotacyjnego mogłoby być wspomniane oraz, że Grupa Sterująca zgodziła się z komentarzami CSSG, dopuszczającymi elastyczność. W ten sposób dodano IEM do JAR 26.150(c).

9.25 Komentarz żądający materiału wskazującego dla pozwolenia na więcej niż jeden standard materiału instalowanego w statku powietrznym nie jest zaadoptowany, gdyż wymaganie, jak zapisano, nie zabrania użycia elementów wyprodukowanych według wyższych standardów zgodności do lotu - ono jedynie definiuje minimum.

9.26 Komentarz odnośnie tekstu w JAR 26.150 (f)(1) został przyjęty tak, ażeby zapobiec powtarzaniu przez użytkownika prób, które już zostały przeprowadzone. W dodatku, elastyczność w napisach oferowana przez JAR 25.791(c) w Zmianie 14 została zaadoptowana. JAR 26.150 (f)(1) jest uzupełniony jak następuje:

" ... oczekiwane w użytkowaniu musi zostać zademonstrowane ... "

" .. lub symbolikę wskazującą ... "

NPA 26-1

9.27 JAR 26.155 *Palność wykładzin pomieszczeń ładunkowych* Jeden użytkownik zauważył, że chociaż istniał SB (*Service Bulletin, SB*) dla Saab 340, pewien użytkownik nie wprowadził go do swojej grupy samolotów. W ten sposób JAR-26 wprowadził dodatkowe obciążenie. Grupa Sterująca zauważyła, że większość samolotów Saab 340 w Europie została zmodyfikowana, i że obecnie przemysł zgromadził znacznie więcej doświadczenia. W dodatku, należałoby przypomnieć, że SB jest jedynie jednym ze środków spełniania JAR-26. Szerokie użycie wymagań i dostępność rozwiązań inżynierskich sugerują, że zgodnie z tym co podano powyżej w paragrafie 7 oraz paragrafie 3 w Informacji Wyjaśniającej, dalsze badanie zagadnienia dla wprowadzania tego wymagania do JAR-26 nie jest uzasadnione.

9.28 Niezależnie od tego, w tym paragrafie dokonane zostały jedynie uwagi wydawnicze. Zostały one włączone przez Grupę Sterującą jako stosowne.

9.29 JAR 26.160 *Zabezpieczenie pożarowe toalet* Komentarz zwracający uwagę, że data wprowadzenia jest niepotrzebnie opóźniona, jest częściowo zaakceptowany oraz zgodzono się, że data spełniania wymagań jest niepotrzebnie opóźniona. Sugerowana analiza koszt-korzyści nie została uznana za niezbędną, ponieważ proponowany tekst był w FAR Część 121 od 1985. Proponowano zmienić datę z 2000 na 1999, ale na skutek opóźnienia w przyjęciu JAR-26, data pozostaje niezmienną.

9.30 Dwaj komentatorzy przedłożyli identyczny komentarz proponujący, ażeby światło ostrzegawcze lub dzwonek wykrywacza dymu w toalecie były umieszczane zarówno w kabinie załogi jak i w kabinie (pasażerów). JAR-25 ustala, że **jedynie jedno albo drugie** musi być spełnione. Komentarz nie został zaakceptowany. Wprowadzenie proponowanej zmiany w istniejącej grupie samolotów mogłoby wywoływać nadmierne obciążenie dla użytkowników. W dodatku, mogłoby to czynić JAR-26 bardziej surowym, niż teksty obecnego JAR-25 oraz FAR Część 25; co jest nie do zaakceptowania dla Grupy Sterującej.

9.31 Jeżeli jest potrzebne działanie, musi ono być najpierw na poziomie JAR-25, oraz być przedmiotem przyszłych NPA.

10. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z GRUPĄ STUDIALNĄ ZESPOŁÓW NAPĘDOWYCH

Dyskusja

10.1 Komentarze do JAR 26.250, Pokrywy dostępu do zbiorników paliwa, jakie proponowano w NPA 26-1 zostały przedstawione w streszczeniu PPSG (*Powerplant Study Group*). Grupa Sterująca włączyła propozycję do NPA zaznaczając, że jest ona włączona do FAR Część 121. PPSG, w momencie NPA, nie przychyliła się do przedstawionego wymagania.

10.2 Zauważono, że większość komentatorów bądź zgadza się z poglądem PPSG, że tekst może być usunięty, bądź proponuje, że może poczekać oczekując dalszego opracowania wpływu na koszty.

10.3 Jednakże, zauważono, że pewna liczba krajów posiada to wymaganie już dzisiaj, i jego zatrzymanie mogłoby zapewnić, że wszystkie importowane i budowane w przyszłości statki powietrzne mogłyby je spełniać. Zauważono również, że niezależnie od dwóch znanych AD, Grupa Sterująca nie ma informacji o tych statkach powietrznych, które mogą być dotknięte przy imporcie do Europy, ani Grupa Sterująca nie posiada lub PPSG nie została ostrzeżona o jakimkolwiek takim statku powietrznym ani przez przemysł ani Nadzory krajowe.

Komentarz/Odpowiedź

10.4 Mając powyższe na uwadze, oraz w dążeniu do kompletności, Grupa Sterująca ma wrażenie, że zatrzymanie paragrafu mogło być usprawiedliwione. PPSG należycie rozważyła zagadnienie w okresie konsultacji NPA i przedstawiła następujące komentarze oceniające usunięcie JAR 26.250:

10.4.1 Każdy istniejący statek powietrzny uważany za "zagrożony", po wypadku B737 w Manchesterze w 1985 roku, został zmodyfikowany poprzez akcję AD.

10.4.2 Te pozostałe niezmodyfikowane, nie są uważane za specjalnie zagrożone. W ten sposób, jest nieprawdopodobne ażeby inny statek powietrzny (tj. "zagrożony") był importowany do rejestrów Krajów JAA.

10.4.3 Dla certyfikacji wszystkich innych statków powietrznych, które na mocy ich podstawy certyfikacyjnej nie zawarły ostatecznych wymagań JAR-25 (JAR 25.963(g), wprowadzone ze Zmianą 14), i które są zagrożone w tym aspekcie, będą Warunki Specjalne dla załatwienia tego zagrożenia. W ten sposób, budowane w przyszłości statki powietrzne, niezależnie czy nowe, czy pochodne są odpowiednio potraktowane bez takiego wymagania w JAR-26.

NPA 26-1

10.4.4 Z uwagi na potencjalne koszty użytkowników, gdyby ten aspekt został dodany do JAR-26, PPSG nie chciałaby uważać, że to zostało dodane dla "ukompletowania". Należałoby przypomnieć, że spełnianie pociąga za sobą "analizę lub próby" dla wszystkich dotkniętych stref, gdzie "doświadczenie lub analiza wskazuje, że uderzenie jest prawdopodobne". Obciążenie wykazaniem przez analizę, że uderzenie jest nieprawdopodobne mogłoby być znaczne. Wspólna definicja JAA "doświadczenia" mogłaby być możliwością, ale Przewodniczący Grupy Sterującej nie był przekonany, że taka sprawa mogłaby być łatwo rozwiązana w JAA w konsekwentny sposób.

10.5 W wyniku rozważenia powyższego, Grupa Sterująca doszła do konkluzji, że proponowany tekst w NPA 26-1 dla JAR 26.250 powinien zostać usunięty.

11. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z KOMITETEM OBSŁUGI

11.1 *JAR 26.205 Użycie azotu lub innego obojętnego gazu zamiast powietrza w oponach* ANPA 26-1 proponował wprowadzenie JAR 25.733(e) (jak w JAR-25 Zmiana I4IFAR Poprawka 25-78). Żaden tekst nie został wprowadzony do Części 121 FAR w tym czasie. W opinii Dyrektora Obsługi JAA, nie ma potrzeby włączać tego do JAR-26 albo JAR-OPS. Jest to bardziej zagadnienie obsługowe, i jest obecnie stosowane w strefie obsługi. Grupa Sterująca D&F potwierdziła, że nie ma zastrzeżeń co do usunięcia paragrafu, zakładając, że jego intencje są objęte gdzie indziej.

11.2 Podczas konsultacji NPA zwracano się o komentarze ze strony komentujących.

Komentarz/Odpowiedź

11.3 Wszystkie otrzymane odpowiedzi zgadzały się z poglądem, że sprawa była nieodpowiednia dla JAR-26. Jeden komentator podniósł związaną kwestię, jak potraktować takie problemy (np. "działające wstecz wymagania obsługi") w kontekście poglądu Grupy Sterującej, że nie powinny występować "nieciągłości" w przechodzeniu od wymagań krajowych do wymagań JAA.

11.4 Obecnie, używanie powietrza do dopełniania opon jest sterowane przez standardową praktykę przemysłową, i są one uzupełnione w części przez przepisy JAR i towarzyszące im materiały wyjaśniające (np. A&GM JAA Rozdział 2, Część 3, Wytyczne 1).

11.5 Wydział Obsługi planuje kontynuować jego prace nad tymczasowym używaniem części z niezatwierdzonego źródła, albo z niekompletną dokumentacją, włączając oleje, smary oraz gazy, koncentrując się na przypadku AOG, dla wypełniania każdego "szpar" w wymaganiach.

11.6 Tymczasowy i nieobowiązkowy charakter materiału TGL jest znany, ale jego szerokie stosowanie nie powinno być ignorowane, szczególnie gdzie materiał wyjaśniający jest oparty o praktykę przemysłu. Jednakże, powinno być brane pod uwagę, że TGL są "podciągane" do Rozdziału 2 przepisów JAR odnośnie obsługi jako zarówno AMC lub IEM, zgodnie z procedurami ustanowionymi w JAR-145 Wprowadzenie, punkt 2.4. Obecnie, Wydział Obsługi planuje, ażeby mieć stosowne TGL opublikowane na koniec 1997, oraz NPA na koniec 1999.

11.7 Dyrektor obsługi reprezentuje opinię, podzielaną przez Grupę Sterującą, że JAR-26 nie jest właściwym pojazdem dla czynności obsługowych. Wydział Obsługi jest zachęcany do zapewnienia, że jego wymagania są pełne i konsekwentne, podczas szkicowania planowanych JAR dla obsługi statków powietrznych (obecnie zatytułowanych JAR-43 lub JAR-M) oraz ich materiału związanego.

11.8 JAR 26.205 nie jest włączony do JAR-26.

11.9 *JAR-OPS Podczęść M* Grupa Sterująca uważa, że tekst JAR-OPS 1.890 nie adekwatnie określa fakt, iż ciągła zdatność do lotu, jako element funkcji obsługowej w JAR-OPS, obejmuje spełnianie JAR-26. Zaleca się, ażeby Komitet Operacji /Obsługi odpowiednio zmodyfikował JAR-OPS.

NPA 26-1

12. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z GRUPĄ STUDIALNĄ PROJEKTÓW I FUNKCJONOWANIA

12.1 JAR 26.200 *Ostrzeżenie dźwiękowe podwozia* Ten punkt został zaproponowany dla JAR-26 nawet mimo tego, że dzisiaj nie jest tak szeroko wymagany jak inne JAR-26. Jakkolwiek, Grupa Studialna D&F JAA miała opinię, że wymaganie w rzeczywistości jest szeroko spełnione. Należy nadmienić, że tekst jest w większości oparty o równoważny już publikowany w FAR Część 121, biorąc w rachubę ostatnią wersję JAR 25.729(e)(4). Wskazuje to, że został uznany za efektywny przez jeden z największych krajów użytkujących na świecie.

12.2 Tym niemniej, zgodnie z zasadami wprowadzania przepisów JAR, planowane jest przygotowanie opracowania wpływu bezpieczeństwo/ekonomia podczas rozpatrywania przez JAA komentarzy do NPA i proszono o stosowne dane co do wpływu spełniania wymagań.

12.3 Informacja wyjaśniająca NPA wykazała, że jeżeli odpowiedzi otrzymane potwierdzą pogląd D&FSG, wówczas pełny szacunek może nie być konieczny.

Komentarz/Odpowiedź

12.4 Otrzymano jedynie cztery komentarze; dwaj przedstawiciele producentów (1 amerykański i 1 europejski) nie mieli zastrzeżeń do wprowadzenia wymagania, oraz 2 Nadzory Krajowe JAA były przychylnie.

12.5 W taki sposób JAR 26.200 zostaje zachowane w JAR-26, i nie jest wymagana dalsza praca.

13. WSPÓLZALEŻNOŚĆ Z JAR-OPS CZĘŚĆ 1

Dyskusja

13.1 Powiązanie jakie istnieje pomiędzy niniejszymi JAR-26 oraz JAR-OPS jest ewidentne. JAA uznaje, że użytkownicy będą dążyć do systemu tak logicznego jak to jest możliwe. Jednakże, nie ma planu uczynienia masowego transferu tych powiązanych wymagań, które są dzisiaj w JAR-OPS do JAR-26, lub odwrotnie.

13.2 JAR-OPS obejmuje stosowne wymagania odnoszące się do użytkowania statków powietrznych. JAR-26 będzie obejmował dodatkowe wymagania zdolności do lotu (projektu), uważane za niezbędne (oraz usprawiedliwione) dla zastosowań wstecznych, spełnianie których jest wymagane dla zatwierdzenia JAR-OPS. Niniejsza NPA nie proponuje żadnej zmiany do JAR-OPS, jeśli JAR-26 zawiera dodatkowe wymagania. Grupa Sterująca sądzi, że JAR-26 nie przeciwstawia się niczemu w JAR-OPS. W dodatku, Komitet Operacyjny posiada przedstawiciela w Grupie Sterującej. Intencją Grupy Sterującej, w jej podejściu do rozwijania JAR w taki sposób, było przyjąć szybko pierwszą wersję opublikowanych JAR-26.

13.3 Początkowy mandat Grupy Sterującej obarczał Grupę decyzjami co do umieszczenia w przyszłości tekstu czy to w JAR-26 czy w JAR-OPS. Grupa, w jej materiale przedłożonym do Doradczego Panelu Przepisów, nie wyraziła stanowiska. Dalsze punkty odzwierciedlają poglądy Przewodniczącego, przedstawione przed Panelem. Zostanie to włączone jako wskazania dla przyszłej polityki dla JAR-26 (Patrz Załącznik 1 do Notatki Wyjaśniającej).

13.4 Logiczny system rozdzielania przyszłych wymagań "typu z ważnością wstecz" jest niezbędny, i szkic wymagań powinien zostać rozważony dla zarówno JAR-26 oraz JAR-OPS zgodnie z wskazaniami podanymi w tabeli poniżej w 13.6.

13.5 Podstawową filozofią jest, ażeby JAR-26 zawierał wymagania, które wprowadzane są dla podnoszenia standardów certyfikacyjnych wyrobów.

13.6 Wskazanie dla rozdzielania przyszłych wymagań pomiędzy JAR-26 oraz JAR-OPS jest, jak następuje:

JAR-26	JAR-OPS
układy statku powietrznego	procedury operacyjne
struktury statku powietrznego	wyposażenie pokładu oraz oprzyrządowanie
projekt kabiny i zabezpieczenie	wyposażenie personelu pokładowego
zespoły napędowe oraz silniki	bezpieczeństwo / wyposażenie awaryjne i ratunkowe

NPA 26-1

13.7 Niniejszy JAR oraz JAR-OPS będą, kiedy całkowicie wejdą w życie, usuwać istniejące Dodatkowe Krajowe Wymagania Projektów dla użytkownika w Państwach JAA.

Komentarz/Odpowiedź

13.8 Komentarze dotyczące tego aspektu JAR-26 zostały rozpatrzone w ramach *Przyszłej Polityki dla JAR-26* w Notatce Wyjaśniającej do niniejszych przepisów JAR.

14. PRZYSZŁA PRACA I ROZSZERZENIE JAR-26 NA INNE STATKI POWIETRZNE ORAZ SILNIKI

Dyskusja

14.1 Grupa Sterująca zauważyła, że żaden z komentatorów ANPA nie był przeciwny koncepcji rozszerzania JAR-26 na inne wyroby. W rzeczywistości, czterej komentatorzy sugerowali, że wymagania dla JAR-E mogły być potrzebne dzisiaj.

14.2 Zostało uzgodnione wewnątrz Grupy Sterującej, że przepisy JAR-26 powinny zostać rozszerzone w przyszłości na inne statki powietrzne (np. te objęte JAR-23, JAR-27 oraz JAR-29 wydają się być logicznymi kandydatami), wtedy wszystkie wskazania użyte w rozwijaniu niniejszego NPA powinny zostać zastosowane. Proszono o komentarze co do potrzeby rozwinęcia JAR-26 dla pokrycia innych typów statków powietrznych niezależnie od samolotów wielkości JAR-25.

Komentarz/Odpowiedź

14.3 Komentatorzy byli skłonni popierać rozciągnięcie pola działania JAR-26, ale nie przedłożyli szczegółowych propozycji.

14.4 Opinia AEA była taka, że JAR-26 powinien być ograniczony do określania jedynie wymagań operacyjnych dla handlowego transportu lotniczego. Grupa Sterująca wzięła to pod uwagę i następnie zauważyła, że skoro JAR-26 jest nierozdzielnie związany z JAR-OPS, prace nad wymaganiami dla GA (*General Aviation*) w JAR-26 musiałyby oczekiwać JAR-OPS 2 oraz/lub 4.

14.5 Komentarze co do prawdopodobnego wpływu przyszłych tekstów JAR-26 na mniejsze statki powietrzne były zauważane. Im mniejszy statek powietrzny, tym trudniejsze do oszacowania mogą być propozycje z punktu widzenia kosztu, godzin użytkowania itp.

14.6 Z uwagi na fakt, że jest poparcie dla rozszerzania JAR-26; poparcie nie poparte przez propozycje, Grupa Sterująca napisała do JSA prosząc o informację co do innych istniejących wymagań projektowych w systemach krajowych, które mogą wymagać rozpatrzenia dla JAR-26. Grupa Sterująca dokona przeglądu odpowiedzi z RAP & JAA HQ dla określenia możliwości przyszłych programów pracy.

14.7 Trzy sprawy, uprzednio określone w NPA jako stosowne tematy dla przyszłych akcji NPA zostały skomentowane przez wielu komentatorów. Komentarze otrzymane w tych sprawach (JAR 26.120, 125 oraz 130) zostały wszystkie zwrócone do CSSG dla włączenia, jako odpowiednie w ich programie przyszłej pracy.

14.8 Komentatorzy nie proponowali żadnych innych punktów JAR-25 / JAR-OPS 1. Wszystkie inne tematy wydające się znaczącymi będą musiały być zaproponowane jako NPA w przyszłości.

14.9 Dążąc do zachowania polityki, że JAR-26 jest łatwym w użyciu dokumentem dla Nadzorów, producentów oraz działów technicznych użytkowników, zaleca się, ażeby JAA przejrzała wymagania JAR-OPS dla ustalenia tych spraw, które powinny, w oparciu o punkt 13 powyżej, być lepiej umiejscowione w JAR-26.

15. PRZYSZŁA POLITYKA DLA JAR-26

Dyskusja

15.1 NPA 26-1 zawiera pewną liczbę informacji związanych z podstawą dla tworzenia przepisów rozważanych oraz także diskutowanych jako podstawa na przyszłość. Została szkicowo zaproponowana polityka dla sterowania JAR-26. Załączona Notatka Wyjaśniająca do JAR-26, (włączając Załącznik 1) jest rezultatem dużej liczby komentarzy, jakie przedyskutowano niżej.

NPA 26-1

Komentarz/Odpowiedź

15.2 *JAR-OPS a JAR-26* NPA włączyła tablicę dającą wskazania co do tego, gdzie przyszłe teksty powinny zostać umieszczone w JAR-OPS lub JAR-26. Tablica była próbą przedstawienia zawartości dwóch dokumentów. Grupa Sterująca ma wrażenie, że szeroka większość oczekiwanych przyszłych wydań NPA posiada widoczne "osadzenie". Praktyki pracy JAA powinny zapewnić, ażeby te określenia były dokonywane wcześniej. Przypadki leżące na granicy będą analizowane w trakcie rozwoju. Tablica jest reprodukowana w niniejszej CRD, jeszcze raz, dla ukierunkowania.

15.3 Komentarze związane z podziałem wymagań pomiędzy niniejszymi JAR-26 oraz JAR-OPS 1 obecnie są brane pod uwagę. Przykłady oświetlenia awaryjnego i środki dla awaryjnej ewakuacji są w mocy. Grupa Sterująca odczuła, że szersze implikacje niniejszego wydania (tj. masowe przepisywanie dokumentów), implikuje, że lepiej byłoby pozostawić sprawę Wydziałom Przepisów oraz Operacyjnemu JAA HQ dla przejrzenia w późniejszym terminie (Patrz 14.9 wyżej).

15.4 *JAR-39 a JAR-26* W odpowiedzi na wątpliwości co do stosunków pomiędzy AD oraz JAR-26, AD zazwyczaj dotyczą jednego typu statku powietrznego, wyposażenia lub części, podczas gdy JAR-26 dotyczy całej grupy statków powietrznych.

15.5 Został zaakceptowany komentarz zawierający ideę, aby "istniejące" obejmowało nie tylko te wymagania, które znajdują się w przepisach JAR w momencie pisania propozycji, ale także które są, lub będą, w stosownych wymaganiach zdatności do lotu, ale nie są najświeższej daty. Implikuje to, że propozycja powinna brać pod uwagę standard certyfikacji stosowny do pożądanego poziomu bezpieczeństwa, w odniesieniu do rozpatrywanej grupy statków powietrznych. To jest, tam gdzie większość statków powietrznych grupy była certyfikowana według, powiedzmy wymagań 30 letnich, to dla JAR-26 będzie proponowana niekoniecznie najbardziej ostatnia wersja tych wymagań. Jest to funkcja pożądanego bezpieczeństwa w stosunku do praktyczności wprowadzenia nowych wymagań. Potrzeba w JAR-26 oceny wpływu na bezpieczeństwo/ekonomia będzie wyjaśniać czytelnikom, jak przyszłe propozycje muszą zapewniać spełnianie tej równowagi.

16. HARMONIZACJA JAA/FAA

Dyskusja

16.1 Harmonizacja JAA/FAA jest uznawana za cel dwóch organizacji. W tym przypadku, harmonizacja jest napędzana przez planowanie Komitetu Operacyjnego. Należałoby zauważyć, że skoro odpowiednie macierzyste wymagania zdatności do lotu są dobrze zharmonizowane w państwie, w przyszłości powinien zostać osiągnięty duży stopień Harmonizacji JAA/FAA w zakresie przepisów JAR-26.

Komentarz/Odpowiedź

16.2 Harmonizacja techniczna została częściowo osiągnięta przez użycie znacznej ilości tekstów FAR 121 Podczęść J w NPA. Dodatkowo, harmonizacja dla operacji JAA/FAA jest procesem ciągłym, dokonywanym na zasadzie z wydania na wydanie. Komentatorzy wydają się posiadać rozpoznanie tych celów.

16.3 Jedna organizacja producentów USA proponowała, ażeby JAA zaadoptowała style i teksty FAA w celu poprawienia harmonizacji. Grupa Sterująca nie zgadza się z tym, i w żadnym przypadku nie może przepisać JAR-OPS.

Komentarz/Odpowiedź

17. STATKI POWIETRZNE STARSZE / PRZEPISY SFAR

Dyskusja

17.1 Grupa Sterująca zwróciła uwagę, że przy tylko 5 otrzymanych komentarzach do tego wydania ANPA, było trudno ocenić co ludzie sądzą o tym ważnym zadaniu. Niezależnie od tego, zostało uzgodnione, że temat starszych statków powietrznych (niezależnie od tego czy jako Część JAR-26) jest sprawą ważną. Grupa sterująca proponuje zarekomendować Dyrektorowi Przepisów JAA, ażeby sprawa została przedstawiona w zwarty sposób jako część Programu prac harmonizacji JAA/FAA w bliskiej przyszłości.

17.2 Dyrektor Przepisów JAA ma, podczas Panelu Doradczego Przepisów sprawdzić projekt, wyrażający jego intencje użycia JAR-26 jako narzędzia do włączenia wymagań odnośnie starszych statków powietrznych, kiedy FAA używa do tego celu "FAR -ów operacyjnych" lub SFAR.

NPA 26-1

Komentarz/Odpowiedź

17.3 Otrzymano niewiele odpowiedzi i zawarte w nich poglądy były mieszane. Nie otrzymano jasnego poglądu.

17.4 Biorąc pod uwagę opinię Dyrektora Przepisów, Grupa Sterująca pozostaje przy poglądzie, że JAR-26 nie jest odpowiednim nośnikiem dla tych wymagań. Są one, przynajmniej jak obecnie jest widziane, zależne od wymagań programu obsługi. Takie wymagania jedynie odnoszą się do statków powietrznych istniejących obecnie, gdyż nowo zbudowane wyroby nie są "starymi statkami powietrznymi" przy wchodzeniu do użytkowania. W dodatku, ich charakter jest niezgodny z zasadą włączania, do JAR-26, jedynie tych punktów, które są najpierw włączone w "macierzyste" wymagania zdadności do lotu. Zalecana jest dalsza dyskusja z JAA.

18. RÓŻNE

18.1 Została podniesiona pewna liczba innych punktów, na które odpowiedzi następują.

18.2 *Dzierżawa* JAR-OPS obejmuje szczególne procedury dla użycia wydierżawionych statków powietrznych w Europie. Grupa Sterująca nie przedstawiła sprawy wydierżawionych statków powietrznych w zgodności z JAR-26.

18.3 Grupa *zadaniowa* "Catch-up" Należałoby zauważyć, że odnośnie obecnej działalności w stosunku do Grupy Zadaniowej, JAR-26 nie jest odnoszącym się dokumentem i spełnianie JAR-26, poprzez JAR-OPS będzie obowiązkowe dla całej objętej grupy statków powietrznych.

19. PRZEGLĄD DOKONANY PRZEZ DORADCZY ZESPÓŁ PRZEPISÓW (REGULATION ADVISORY PANEL, RAP) PRZED PRZYJĘCIEM PRZEZ JAAC

19.1 Tak samo jak dla praktyk JAA, ostateczny projekt JAR-26, zmodyfikowany zgodnie z powyższym, został przedstawiony na 24 spotkaniu Doradczego Panelu Przepisów JAA dla przejrzania przed wystąpieniem o przyjęcie przez JAAC. Panel uczynił pewną liczbę komentarzy, które są wymienione poniżej.

19.2 W grudniu 1997 została uzyskana jednomyślna zgoda RAP dla zarekomendowania JAR-26 do przyjęcia przez JAAC, zakładając, że zostaną dokonane następujące zmiany:

19.2.1 JAR 26.5 został przeredagowany dla wyjaśnienia, że użytkownik ma obowiązek informowania swojego nadzoru o wcześniej wydanych odstępstwach.

19.2.2 IEM 26.5 jest rozszerzony dla lepszego wyjaśnienia celu JAR 26.5.

19.2.3 Tekst Notatki Wyjaśniającej odnośnie oceny koszt / korzyści bezpieczeństwa jest poprawiony dla wyjaśnienia, że dla "dobrze znanych" (w Europie i USA) środków, ocena została oparta o pracę wykonaną gdzie indziej.

19.2.4 Definicje zostaną przejrzane dla dokonania oceny, czy nie byłoby lepiej umieścić je w JAR-1.

19.2.5 CSSG wprowadzi szybko NPA opisane w paragrafie 9.10 Notatki Wyjaśniającej.

19.2.6 Uzasadnienie dla nie utrzymania wymagań dla pokryw dostępów do zbiorników paliwa zostanie poprawiony.

19.2.7 Zostaną opracowane warunki dla przyszłych odstępstw.

19.3 Grupa Sterująca przejrzała uwagi, drogą korespondencyjną, i proponuje następujące odpowiedzi. Końcowy projekt JAR-26 został odpowiednio zmodyfikowany.

19.3.1 odnośnie: 19.2.1; Zgodzono się, że im większa jasność może zostać wprowadzona, tym lepiej. Jednakże, należy przypomnieć, że większość członków Grupy Sterującej uważa, że system zgłaszania mógłby być trudny dla użytkowników do spełnienia, i uprzątnięcie systemu wnoszone do Komitetu Certyfikacji oraz Nadzorów Krajowych JAA jest wciąż przedmiotem pewnej debaty.

19.3.2 Zgodzono się. IEM 26.5 będzie dodany dla lepszego wytłumaczenia celu JAR 26.5. (patrz 19.2.2.).

NPA 26-1

19.3.3 Zgodzono się. Tekst Notatki Wyjaśniającej odnośnie oceny koszt/ korzyści bezpieczeństwa zostanie zmodyfikowany dla lepszego wytłumaczenia uzasadnienia JAR-26. (patrz 19.2.3).

19.3.4 odnośnie: 19.2.4; Definicje zostaną przejrane w właściwym czasie; list został przesłany do Dyrektora Przepisów. W międzyczasie, jak dla JAR-OPS, paragraf JAR 26.2. zostaje zatytułowany "Terminologia".

19.3.5 odnośnie: 19.2.5; Został wysłany list do Przewodniczącego CSSG.

19.3.6 odnośnie: 19.2.6: Zgodzono się, dokument został zrewidowany po dyskusji z Przewodniczącym PPSG.

19.3.7 odnośnie: 19.2.7; Został włączony nowy tekst. Należy zauważyć, że tekst jest odniesieniem do innych istniejących procedur, i nie jest sam w sobie nową procedurą.

NPA 26-1

Załącznik 1

KOMENTATORZY NPA 26-1

Otrzymano komentarze od wymienionych:

Nadzory Krajowe będące członkami JAA

CAA, Monaco
CAA, Zjednoczone Królestwo
CAAd, Finlandia
DGAC, Francja
LBA, Niemcy
LFV, Szwecja
MOT, Austria
RAI, Włochy
RLD, Holandia
SLV, Dania

Użytkownicy i Organizacje Użytkowników

AEA
Airtours
Austrian Airlines
Brit Air
Business Air
Crossair
ERA
GAMA, USA
KLM
Northern Executive
SAS

Producenci i Organizacje Producentów

AECMA
AIA, USA
Fokker Aircraft

Komitety JAA, Grupy Robocze i Studialne

Wydział Certyfikacji, JAA HQ
Komitet Operacji
Grupa Studialna Zespołów Napędowych

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa
