



Změny nařízení 1321/2014

Seminář ÚCL 2026

Změny nařízení 1321/2014

- **PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/111** ze dne 23. ledna 2025, kterým se mění **nařízení (EU) č. 1321/2014**, pokud jde o **zachování letové způsobilosti letadel s elektrickým a hybridním pohonem a jiných nekonvenčních letadel**
- **PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2026/100** ze dne 15. ledna 2026, kterým se mění nařízení (EU) č. 748/2012 a (EU) č. 1321/2014, pokud jde o **postup kontroly letové způsobilosti, osvědčení letové způsobilosti a hlášení událostí**, a kterým se opravuje nařízení (EU) č. 1321/2014

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/111

ze dne 23. ledna 2025,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1321/2014, pokud jde o zachování
letové způsobilosti letadel s elektrickým a hybridním pohonem
a jiných nekonvenčních letadel

Platí od 13. 2. 2026



PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/111

u) „složitým motorovým letadlem“ se rozumí:

i. letoun:

- s maximální certifikovanou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg nebo
- s osvědčením pro maximální konfiguraci sedadel pro cestující vyšší než devatenáct nebo
- s osvědčením pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo
- vybavený proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem nebo

ii. vrtulník s osvědčením:

- pro maximální vzletovou hmotnost vyšší než 3 175 kg nebo
- pro maximální konfiguraci sedadel pro cestující vyšší než devět nebo
- pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo

iii. nekonvenční letadlo s osvědčením:

- pro maximální vzletovou hmotnost vyšší než 5 700 kg nebo
- pro maximální vzletovou hmotnost vyšší než 3 175 kg, pokud může za letu udržet nulovou horizontální rychlost nebo
- pro maximální konfiguraci sedadel pro cestující vyšší než devět.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/111

Zavádí nové definice:

- v) „**letounem**“ se rozumí motorové letadlo s pevnými křídly, těžší než vzduch, které je podporováno v letu dynamickými reakcemi vzduchu působícími na jeho křídla;
- w) „**rotorovým letadlem**“ se rozumí motorové letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením vztlaku vyvozovaného až dvěma rotory;
- x) „**vrtulníkem**“ se rozumí typ rotorového letadla schopného letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících až na dvou poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé;
- y) „**nekonvenčním letadlem**“ se rozumí letadlo jiné než letoun, vrtulník, kluzák, balon nebo vzducholod’.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/111

Mění se použitelnost Části ML – platí i pro některá nekonvenční letadla

2. **Požadavky části ML** se vztahují na tato jiná než složitá motorová letadla:

- a) letouny s maximální vzletovou hmotností rovnou 2 730 kg nebo menší;
- b) vrtulníky s maximální vzletovou hmotností 1 200 kg nebo menší, certifikované pro maximálně čtyři osoby na palubě;
- c) jiná letadla ELA2;
- d) **nekonvenční letadla s maximální vzletovou hmotností:**
 - i. 1 200 kg nebo menší, pokud mohou za letu udržovat nulovou horizontální rychlost nebo
 - ii. 2 730 kg nebo menší pro letadla neuvedená v bodě i).



PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/111

V Části 66 se doplňuje AML a podmínky pro letouny s elektrickou pohonnou jednotkou

Až do 13. 2. 2028 může být **letoun s elektrickou pohonnou jednotkou a MTOM nižší než 5 700kg** zapsán do AML s podkategorií B1.1 nebo B1.2.

Zavádí se nová podkategorie AML:

B1.E Letouny s elektrickou pohonnou jednotkou a MTOM nižší než 5 700 kg

66.A.5 Skupiny letadel – do skupiny 2 byla přidána podskupina: **podskupina 2E: letouny s elektrickou pohonnou jednotkou.**



PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/111

Minimum Inspection Program (minimální program prohlídek)

- je platný pouze pro letouny s pístovými/turbovrtulovými motory, pro kluzáky a balóny.
- pro jiná letadla nebo letouny s jiným druhem pohonné jednotky nejde použít.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2026/100

Upřesnění postupů kontroly letové způsobilosti a dovozu letadel.
Zavádí se pravidla pro dovoz letadla bez statementu předchozího úřadu (např. EOLZ).

V takovém případě je třeba vypracovat tzv. „program hodnocení“ stavu letadla.

Ve většině případů se to týká oblasti řízení zachování letové způsobilosti letadla.

Platí od 7. 8. 2026



Odpovědnosti

- Za zachování letové způsobilosti letadla odpovídá vlastník/provozovatel/smluvní CAMO nebo CAO. (M.A.201 a ML.A.201 písmeno a), případně písmeno b))
- Osoba nebo organizace, která provádí údržbu, odpovídá za řádné provedení objednané údržby. (M.A.201 a ML.A.201 písmeno c))

DĚKUJI VÁM ZA POZORNOST

