



ПОЛЕТНИ ТЕСТОВЕ

СВЪРЗАНИ CRD 2008-20 — MDM.003A — 22/08/2013

РЕЗЮМЕ

Настоящото становище разглежда въпроси, свързани с подобряване на безопасността на полетните тестове, с конкретната цел да се обърне внимание на определянето и хармонизирането на квалификациите на екипажите, които извършват полетни тестове, и да се постигне плавен преход към въведените изисквания. Становището предлага въвеждането на ръководство за експлоатация при полетни тестове, в което да се определят политиките и процедурите на организацията във връзка с тези тестове.

Освен това се предлага да се измени част 21, за да се включи допълнение XII, приложимо за CS-23 въздухоплавателни средства с МТОМ над 2000 kg и всички CS-25, CS-27 и CS-29 въздухоплавателни средства. Това допълнение е насочено към следните теми:

1. Определение на полетни тестове
2. Категории полетни тестове.
3. Квалификация на пилоти за полетни тестове категории 3 и 4.
4. Определение и квалификация на водещ инженер, извършващ полетни тестове.

Влизането в сила предлага правила на заварено положение и преходни мерки в подкрепа на възможната допълнителна работа по темата за лицензирането на водещи инженери, извършващи полетни тестове (LFTE). Отделно А-NPA събира допълнителни данни и информация и ще открие дискусия по създаването на схема за лицензиране на това, което се определя като LFTE.

Настоящото становище ще бъде последвано от решение за въвеждане на AMC и GM към част 21 с цел предоставяне на допълнителни насоки по темите, разгледани в настоящия документ.

Приложимост		История на процеса	
Засегнати регламенти и решения:	Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията.	Концепция:	Не
Засегнати заинтересовани страни:	Всички DOA/POA/APDOA, екипажи, които извършват полетни тестове за CS-23 над 2000 kg, CS-25, CS-27, CS-29 въздухоплавателни средства, държавите членки, организации за обучение за полетни тестове, професионални организации.	Нормотворческа група:	Да
Причина/произход:	Хармонизация, безопасност	Техническо задание:	8.12.2004 г.
Референтен номер:	няма	Вид ОВР:	пълна
		Технически консултации по време на изготвяне на NPA:	Да
		Дата на публикуване на NPA:	2008/03
		Продължителност на консултациите по NPA:	5 месеца
		Група за преразглеждане:	Да
		Насочена консултация:	Не
		Дата на публикуване на решението:	2014/03

Съдържание

1. Процедурна информация.....	3
1.1. Процедура за разработване на правилата.....	3
1.2. Структура на становището и свързани документи.....	3
1.3. Следващи стъпки в процедурата	4
2. Обяснителна бележка	5
2.1. Проблеми, които трябва да бъдат решени.....	5
2.2. Цели	5
2.3. Резултат от консултациите.....	6
2.4. Резюме на оценката на регулаторното въздействие	9
2.5. Преглед на предлаганите изменения	10
3. Референтни документи.....	12
3.1. Засегнати регламенти.....	12
3.2. Засегнати решения	12
3.3. Референтни документи	12

1. Процедурна информация

1.1. Процедура за разработване на правилата

Европейска агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) изготви настоящото становище съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 (наричан по-долу „Основния регламент“)¹ и нормотворческата процедура².

Тази нормотворческа дейност е включена в програмата за нормотворчество на Агенцията за 2013 г. под MDM.003а. Обхватът и графикът на задачата са определени в съответното техническо задание (ТЗ) MDM.003(а)³.

Проектотекстът на настоящото становище е изготвен от Агенцията въз основа на приноса на нормотворческата група за MDM.003. Всички заинтересовани страни бяха консултирани⁴ чрез Съобщение за предложено изменение (NPA) 2008-20⁵, което беше публикувано на 29.8.2008 г.

До изтичане на крайния срок на 31.1.2009 г. Агенцията получи 315 отделни коментара от заинтересованите страни, в това число предприятия от отрасъла, национални въздухоплавателни органи, доставчици на обучение и професионални организации.

Агенцията разгледа и отговори на коментарите, получени по NPA. Получените коментари и отговорите на Агенцията са документирани в Отговор на коментарите (CRD) 2008-20⁶, който беше публикуван на 13.9.2012 г.

До изтичане на крайния срок на 13.11.2012 г. Агенцията получи 11 реакции по CRD от заинтересовани страни, в това число предприятия от отрасъла, национални въздухоплавателни органи и професионални организации.

Текстът на настоящото становище (т.е. обяснителната бележка и проект на регламент) е изготвен от Агенцията, отчитайки реакциите по CRD.

Историята на процеса на заглавната страница обобщава основните етапи на тази нормотворческа дейност.

1.2. Структура на становището и свързани документи

Глава 1 от настоящото становище съдържа процедурната информация, свързана със задачата. Глава 2 „Обяснителна бележка“ обяснява основното техническо съдържание. Проектът на текста на правилата, предложен от Агенцията, е публикуван

¹ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., с.1), последно изменен с Регламент (ЕС) № 6/2013 на Комисията от 8 януари 2013 година (ОВ L 4, 9.1.2013 г., с.34).

² Агенцията е задължена да следва структурирана нормотворческа процедура съгласно изискванията на член 52, параграф 1 от Основния регламент. Тази процедура е приета от Управителния съвет на Агенцията и се нарича „нормотворческа процедура“. Вж. решението на Управителния съвет относно процедурата, която Агенцията ще прилага при изготвяне на становища, сертификационни спецификации и материали за ръководство („нормотворческа процедура“). EASA MB Решение № 01-2012 от 13 март 2012 г.

³ [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003\(a\)-02-11012010.pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003(a)-02-11012010.pdf).

⁴ Съгласно член 52 от Основния регламент и член 5, параграф 3 и член 6 от нормотворческата процедура.

⁵ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2008/NPA%202008-20.pdf>.

⁶ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2012/CRD%202008-20.pdf>.

на уебсайта на Агенцията⁷. В глава 3 са обобщени свързаните бъдещи решения на изпълнителния директор във връзка с AMC/GM.

1.3. Следващи стъпки в процедурата

Становището съдържа предлаганите промени в част 21 и е адресирано до Европейската комисия, която ще го използва като техническа база за изготвянето на законодателно предложение.

Решението, съдържащо приемливите начини за съответствие (AMC) и материали за ръководство (GM), ще бъде публикувано от Агенцията, когато се приемат промените в част 21.

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

2. Обяснителна бележка

2.1. Проблеми, които трябва да бъдат решени

Настоящото становище разглежда необходимостта от хармонизиране на квалификациите на екипажи, които извършват полетни тестове в Европа, в отговор на искане от отрасъла. Отрасълът се е сблъскал с редица случаи, когато на квалифицирани в дадена държава екипажи, които извършват полетни тестове, не се признават квалификациите в други държави.

Следователно се признава, че свободното движение на хора (екипажи, извършващи полетни тестове) и услуги (дейностите, свързани с полетно тестване) трябва да се подобри.

Друг въпрос, който трябва да се разгледа, е необходимостта производствените и проектантски организации, които извършват полетни тестове, да определят в един документ политиките и процедурите по отношение на полетните тестове. Този документ ще се одобрява от компетентния за организацията орган (който може да бъде национален орган или Агенцията).

Тази задача произтича от предишната работа на JAA; тя обаче отчита настоящата регулаторна рамка на Агенцията.

2.2. Цели

Основните цели на системата на EASA са определени в член 2 от Основния регламент. Настоящото предложение ще допринесе за постигането на основните цели с решаване на проблемите, описани в точка 2.1.

Основните цели на настоящото предложение са да осигури установяването на изисквания, за да се даде възможност полетното тестване да се извършва по безопасен начин чрез осигуряване на хармонизирани изисквания за квалификацията на екипажите, определяйки ръководство за експлоатация при полетни тестове и предоставяйки подходящ преходен период и мерки за заварено положение.

Специфичните цели са:

- (a) Въвеждане на изискване за ръководство за експлоатация при полетни тестове (FTOM), в което се определят политиките и процедурите във връзка с полетните тестове. FTOM ще включва връзка с хармонизираните квалификации на полетния екипаж.
- (b) Хармонизиране на квалификациите на полетния екипаж чрез предприемане на следните стъпки:
 - (1) даване на определение за полетни тестове;
 - (2) определяне на категориите полетни тестове;
 - (3) установяване на необходимите квалификации за пилоти за категории полетни тестове 3 и 4; и
 - (4) даване на определение за водещи инженери, извършващи полетни тестове (LFTE), и изброяване на необходимите квалификации.

(с) Преходни мерки

Въвеждане на правила за заварено положение за членове на полетния екипаж, които вече изпълняват засегнатите функции, както и преходни мерки в подкрепа на допълнителната работа и решение по темата за лицензирането на LFTE.

Отделно A-NPA събира допълнителни данни и информация и ще открие дискусия по създаването на схема за лицензиране на LFTE. Ако резултатът от консултациите по A-NPA е решение да се продължи работата по лицензирането на LFTE, нова нормотворческа задача ще бъде посветена на тази тема.

2.3. Резултат от консултациите

NPA 2008-20 породи коментари по различни теми във връзка с приложимостта на допълнение XII, FTOM, определенията на категориите полетни тестове и LFTE, и изискванията за опит и компетентност за пилоти и LFTE. Отговори бяха дадени посредством CRD 2008-20. Предложен е коригиран текст, който отчита коментарите.

Получени бяха няколко реакции, с които се искаше пояснение относно приложимостта на допълнение XII, категориите полетни тестове, изменение на предложените изисквания за компетентност за LFTE. Бяха получени допълнителни реакции относно спорната тема за лицензирането на LFTE, както и необходимостта от допълнителни регулаторни насоки за въздухоплавателни средства с тегло 2000 kg и по-малко. Освен това бяха разгледани и някои редакционни въпроси.

2.3.1 Приложимост на изискването за FTOM

Становището гласи, че се изисква FTOM за всички одобрени производствени и проектантски организации, в които се извършват полетни тестове. Решението, съответстващо на настоящото становище, ще коригира материалите за AMC и ако е приложимо, ще въведе изискване за наличие на FTOM за алтернативни процедури за DOA (APDOA) и програми за сертифициране.

2.3.2 Приложимост на изискването за съответствие с допълнение XII

Изискването за съответствие с допълнение XII е приложимо за CS-23 въздухоплавателни средства над 2000 kg и всички CS-25, CS-27 и CS-29 въздухоплавателни средства, както е обяснено по-долу.

CS-23 над 2000 kg и всички CS-25, CS-27 и CS-29 въздухоплавателни средства

Различни заинтересовани страни запитаха за избраната стойност от 2000 kg, установена като долна граница за приложимостта на допълнение XII за CS-23 въздухоплавателни средства. Следва да се отбележи, че прагът за тегло от 2000 kg е определен от групата за преразглеждане, за да се даде възможност за подходящ баланс между сложността на въздухоплавателното средство и цената и тежестта на полетното тестване. Тази стойност е приведена в съответствие с горната граница на тежестта за самолети EIA2.

Някои реакции заявяват, че отговорите, дадени и представени в CRD, не изясняват напълно обхвата на приложимост и в някои случаи не са последователни. Затова, все още остана въпросът дали долната граница от 2000 kg е границата на приложимост за допълнение XII само по отношение на CS-23 въздухоплавателни средства или дали тя е приложима за всички CS-23, CS-25, CS-27 и CS-29 въздухоплавателни средства.

Въпреки че приложимостта на допълнение XII е ясно отразена в предложения текст на част 21, някои от получените реакции дадоха повод на Агенцията допълнително да разясни този въпрос.

Приложимостта на допълнение XII е ограничена само до CS-23 въздухоплавателни средства с тегло над 2000 kg, и всички CS-25, CS-27 и CS-29 въздухоплавателни средства.

Дирижабли с газ

Различна ситуация беше забелязана за дирижаблите с газ. Някои от тях не са обхванати в определението на ELA2. В тази връзка една реакция зададе въпрос дали предложените изисквания за полетно тестване и по-специално допълнение XII са приложими за дирижабли с газ. Следва да се отбележи, че намерението не беше да се направи изискването за допълнение XII приложимо за дирижабли с газ.

Следователно, отново се подчертава, че допълнение XII е приложимо само за CS-23 въздухоплавателни средства с тегло над 2000 kg, и всички CS-25, CS-27 и CS-29 въздухоплавателни средства.

Въпреки това, следва да се отбележи, че изискването за ръководство за експлоатация при полетни тестове (FTOM) остава валидно за всички DOA/POA и APDOA, извършващи полетни тестове. Те включват дирижабли. Това ръководство ще определя политиките и процедурите на организацията във връзка с полетните тестове.

2.3.3 Правило на заварено положение

В отговор на една реакция следва да се отбележи, че правилото на заварено положение е приложимо за пилоти, участващи в полетни тестове от категория 3 и 4, и инженери, извършващи полетни тестове. За пилоти, участващи в полетни тестове от категория 3 и 4, изискванията за компетентност и правилата за преобразуване вече са определени в част-FCL от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г.

2.3.4 Определение на полетен тест, категории полетни тестове, квалификация на екипажите, които извършват полетни тестове

По време на периода на консултации по NPA 2008-20 Агенцията получи много коментари по отношение определението на категориите полетни тестове и степента на квалификация и опит, изисквана за различните категории полетни тестове, както и за учебните програми за обучение.

Тези въпроси бяха обсъдени и съгласувани със специалната група за преразглеждане. Промените, направени в първоначалното предложение на NPA, доведоха до коригирания текст, предложен с CRD 2008-20.

Една реакция по учебните програми счита, че в някои случаи изискванията са прекомерни (например изискват се 350 часа обучение на земята и 60 часа летателно обучение за ниво на компетентност 1 за LFTE), особено във връзка с CS-23 въздухоплавателни средства.

Следва да се отбележи, че освен прагът от 2000 kg за CS-23 въздухоплавателни средства, над който допълнение XII е приложимо, са предвидени разпоредби, така че изискването за компетентност е разделено на две въз основа на полетните характеристики на тези въздухоплавателни средства. Това може да е в подкрепа на

въздухоплавателни средства с проектна скорост на пикиране (Md) под 0,6 и максимален таван под 7620 m (25 000 ft).

Друга реакция предложи различна комбинация от повече и по-малко часове на обучение от съдържащите се в настоящото предложение (напр. 300 часа наземно обучение и 90 летателни часа за ниво на компетентност 1 за LFTE). Броят часове на обучение в настоящото предложение се основава на групата за преразглеждане, затова Агенцията предлага да се запазят учебните програми съгласно CRD 2008-20.

Друга реакция е свързана с темата за полетите за проверка на техническо обслужване. Допълнителна информация може да бъде намерена в регулаторния материал, който в момента се разработва от Агенцията по темата „Летателна годност и експлоатационни аспекти за полетите за проверка на техническо обслужване“ RMT.0393/.0394.

Следва да се отбележи също така, че Агенцията е в процес на изготвяне на NPA относно „Полети, свързани с производствена и проектантска дейност“ съгласно RMT.0348/.0349.

2.3.5 Изисквания за компетентност/опит на полетния екипаж за въздухоплавателни средства с тегло под 2000 kg

Отчитайки получената обратна информация, се стигна до извода, че съществува необходимост от допълнително проучване за стандартизиране или предоставяне на насоки за компетентността и опита на полетния екипаж, участващ в полетно тестване за въздухоплавателни средства с тегло под 2000 kg. Това може да бъде тема на бъдеща нормотворческа задача.

2.3.6 Водещ инженер, извършващ полетни тестове

Определена група коментари по NPA са свързани с темата за лицензирането на водещи инженери, извършващи полетни тестове. Подобни различни мнения се отбелязаха и по време на периода за реакции. Не можа да бъде извлечена насока във връзка с преобразуването нито от получените коментари, нито от последващия преглед, извършен от специалната група за преразглеждане. Въпреки че беше постигнато съгласие като цяло при определянето в част 21 на изискванията за компетентностите и опита на инженерите, извършващи полетни тестове, темата за лицензирането беше отделена с цел събиране на повече информация.

Затова темата за лицензирането на водещи инженери, извършващи полетни тестове (LFTE), в момента съставлява предмета на A-NPA, което има за цел да поясни и подкрепи едно решение по този въпрос.

Една реакция поиска коригиране на определението на LFTE, за да се премахне формулировката, гласяща „подпомагане на пилота при експлоатацията на въздухоплавателното средство и неговите системи“. Тази формулировка подчертава ключовата роля на LFTE, която може да окаже пряко въздействие върху безопасността на въздухоплавателното средство по време на полетно тестване. Затова Агенцията предлага да се запази непроменено определението на LFTE. Допълнителни пояснения ще се добавят в материалите за ръководство за LFTE.

Както беше заявено преди в CRD 2008-20, от притежателя на DOA/POA/APDOA зависи да прецени дали на борда е необходим водещ инженер, извършващ полетни тестове. Ако на борда е необходим LFTE, тогава задължително трябва да се проведе обучение. Следва да се отбележи, че ако притежателят на DOA избере да не използва LFTE, а

друг инженер, извършващ полетни тестове, тогава той трябва да определи и да осигури обучение, съответстващо на задачата, възложена на тези инженери. Намерението на Агенцията не е да наложи задължение за FTE на борда. Притежателят на DOA/POA/APDOA отговаря за състава на екипажа.

2.3.7 Други въпроси

Въз основа на една реакция определението на полетен тест е актуализирано, за да се използва термина „съответствие на типовия проект“ като правилната формулировка.

2.4. Резюме на оценката на регулаторното въздействие

Вариантите, посочени в оценката на регулаторното въздействие в NPA 2008-20, са следните:

- a. Вариант 0: базов вариант (без промяна)
- b. Вариант 1: Законотворчество за полетно тестване

Засегнатите заинтересовани страни са DOA/POA/APDOA, производители на въздухоплавателни средства CS-23 над 2000 kg, и всички CS-25, CS-27, и CS-29, притежатели на STC или кандидати за такъв, които биха могли да използват полетни тестове като средство за установяване на съответствие с регламентите. Освен това пряко засегнати са граждански екипажи, които извършват полетни тестове, и впоследствие - организациите за обучение за полетни тестове.

Въздействията, идентифицирани в ОРВ са: свързани с безопасността, икономически и социални.

Въздействието върху безопасността е оценено въз основа на преглед на произшествията (едно за ВС с крило с неизменяема геометрия и едно за вертолет) събрани от произшествия, свързани с полетни тестове, възникнали в периода 1990-2005 г. Извършен е преглед, използвайки Световната сводка за произшествията на авиокомпаниите (WAAS - Гражданско въздухоплаване публикация 479). Проблемите, забелязани във връзка с произшествията (липса на формално управление на риска, състав и компетентност на полетния екипаж, спасително оборудване), биха били решени с FTOM, както се предлага с настоящото становище. Подобно на ВС с крило с неизменяема геометрия, вероятната причина за произшествие с вертолет подкрепя казуса за въвеждането на FTOM. Освен това, допълнителният анализ подкрепи необходимостта от съответни изисквания за компетентност и опит на екипажите, които извършват полетни тестове.

Икономическото въздействие е оценено в качествено отношение и се предлагат мерки за намаляването му. Опитът и компетентността, изисквани от полетния екипаж, са свързани със сложността на полетния тест и въздухоплавателното средство. Предвидени са четири различни категории за обхващане на кръга от полетни тестове.

Мерките за намаляване на въздействието се състоят от ограничаване на приложимостта на допълнение XII до CS-23 въздухоплавателни средства с тегло над 2 000 kg, и всички CS-25, CS-27 и CS-29 въздухоплавателни средства, въвеждането на клауза за заварено положение, адаптиране на изискванията за компетентност и опит на полетния екипаж да зависят от сложността на тестването и на въздухоплавателното средство, и установяване на дълги преходни периоди.

Заклучения за становището

Отчитайки, че решението за лицензиране на LFTE ще представлява отделна задача, (вж. RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA относно LFTE), се очаква, че приемането на настоящото предложение ще има положително въздействие във връзка с безопасността върху всички организации и лица, пряко участващи в полетно тестване. Икономическите въздействия са сведени до минимум чрез пропорционални изисквания и подходящи преходни мерки.

За повече информация относно тази ОРВ виж NPA 2008-20.

2.5. Преглед на предлаганите изменения

Подчаст Ж – „Одобрение на производствена организация“ точка 21.A.143 „Наръчник за производствена организация“ се предлага да се измени, за да включва изискванията за FTOM. От производствените организации се изисква да имат FTOM, когато полетното тестване е част от тяхната дейност. Този документ предвижда подробно необходимите политики и процедури, за да може дадена организация да извършва полетно тестване. В изискването за FTOM се осигурява връзка с допълнение XII. FTOM се представя на компетентния орган.

Подчаст Й – „Одобрение на проектантски организации“ точка 21.A.243 „Данни“ се предлага да се измени, за да включва изискванията за FTOM. От проектантските организации се изисква да имат FTOM, когато полетното тестване е част от тяхната дейност. В изискването за FTOM се осигурява връзка с допълнение XII. FTOM се представя на Агенцията.

Подчаст П – „Разрешение за полет“ точка 21.A.708 „Условия за полет“ се предлага да се измени, за да включва изискванията, посочени в новото допълнение XII. Това допълнение е разглежда следните теми:

Приложимост: Допълнение XII е приложимо за CS-23 въздухоплавателни средства с MTOM над 2 000 kg и всички CS-25, CS-27, и CS-29 въздухоплавателни средства.

Определения Дадени са определения на полетен тест, инженер, извършващ полетни тестове (FTE) и водещ инженер, който извършва полетни тестове (LFTE)

Категории полетни тестове: Допълнение XII въвежда разделяне на полетните тестове в четири различни категории в зависимост от нивата на тяхната сложност.

Квалификации на екипажите, които извършва полетни тестове Допълнение XII предвижда изисквания за пилоти, извършващи категории полетно тестване 3 и 4, и за LFTE.

Изискванията за компетентност и опит на пилоти и водещи инженери, извършващи полетни тестове, зависят от два параметъра: сложност на полетните тестове и сложност на въздухоплавателното средство. За пилоти, които участват в полетни тестове категория 1 или 2, предложените изисквания се позовават на част-FCL. За пилоти, които участват в полетни тестове категория 3 или 4, и за водещите инженери, извършващи полетни тестове, изискването обучение ще бъде специфично за организацията, която ги наема.

Водещ инженер, извършващ полетни тестове (LFTE): Дадена е подробна информация за изискванията за разрешения от организацията, която ги наема.

Компетентност и опит на други инженери, извършващи полетни тестове: Дадени са изискванията за общ опит, обучение и водене на отчетност.

Кьолн, 22 август 2013 г.

P. GOUDOU
Изпълнителен директор
(подпис)

3. Референтни документи

3.1. Засегнати регламенти

Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 година за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации.

3.2. Засегнати решения

Решение на изпълнителния директор на Европейската агенция за авиационна безопасност за изменение на решение 2013/001/R на изпълнителния директор на Агенцията от 23 януари 2013 г. за приемливи начини за съответствие и материали за ръководство за сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации („АМС и GM към част 21“).

Бележка: Агенцията ще публикува решение, съдържащо АМС и GM, когато текстът на правилата за прилагане бъде публикуван в Официален вестник на ЕС.

3.3. Референтни документи

A-NPA 2013-XX относно „Лицензиране на водещи инженери, извършващи полетни тестове“

Приложение 1 на ИКАО относно „Лицензиране на персонала“

NPA 2008-20 и CRD 2008-20 относно „Полетно тестване“.