



## LETOVÉ ZKOUŠKY

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

### SHRNUTÍ

Toto stanovisko se zabývá problematikou zlepšování bezpečnosti letových zkoušek, přičemž specifickým cílem je zaměřit se na definování a harmonizaci kvalifikace posádek zkušebních letů a dosáhnout plynulého přechodu na požadavky, které se zavádějí. Toto stanovisko navrhuje zavedení provozní příručky pro zkušební lety, která stanoví politiky a postupy organizace v souvislosti s letovými zkouškami.

Dále se navrhuje změna části 21 začleněním nového dodatku XII s platností pro letadla certifikovaná podle CS-23 s maximální vzletovou hmotností (MTOM) větší než 2 000 kg a pro všechna letadla certifikovaná podle CS-25, CS-27 a CS-29. Tento dodatek se zaměřuje na následující témata:

1. definice letových zkoušek;
2. kategorie zkušebních letů;
3. kvalifikace pilotů zkušebních letů kategorií 3 a 4;
4. definice hlavního zkušebního palubního inženýra a jeho kvalifikace.

V ustanovení o vstupu v platnost se navrhuje zachovat platnost původních vnitrostátních předpisů, jakož i přechodná opatření s cílem podpořit případnou další práci na téma udělování průkazu způsobilosti hlavního zkušebního palubního inženýra (LFTE). V rámci samostatného předběžného NPA (A-NPA) jsou shromažďovány další údaje a informace a bude zahájena diskuse k vytvoření systému udělování průkazů způsobilosti pro funkci definovanou jako LFTE.

Po tomto stanovisku bude následovat rozhodnutí, kterým budou zavedeny přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k části 21 s cílem poskytnout další pokyny k tématům, jimiž se zabývá tento dokument.

Použitelnost		Plán procesu	
Dotčená nařízení a rozhodnutí:	Nařízení Komise (EU) č. 748/2012	Koncepční dokument:	Ne
Dotčené zainteresované strany:	Všichni držitelé DOA/POA/APDOA, posádky pro zkušební lety letadel certifikovaných podle CS-23 s hmotností větší než 2 000 kg, letadel certifikovaných podle CS-25, CS-27, CS-29, členské státy, organizace pro výcvik zkušebního létání, profesní sdružení	Skupina pro předpisovou činnost:	Ano
Podnět/původ:	harmonizace, bezpečnost	Zadání:	08/12/2004
Odkaz:	Není k dispozici	Typ posouzení dopadu regulace:	kompletní
		Odborná konzultace během přípravy NPA:	Ano
		Datum zveřejnění NPA:	březen 2008
		Trvání konzultace k NPA:	5 měsíců
		Revizní skupina:	Ano
		Cílená konzultace:	Ne
		Datum zveřejnění rozhodnutí:	březen 2014

---

## Obsah

1. Informace o postupech .....	3
1.1. Postup při vypracovávání předpisů .....	3
1.2. Struktura stanoviska a související dokumenty .....	3
1.3. Další kroky v rámci daného postupu .....	4
2. Vysvětlivky .....	5
2.1. Otázky, které mají být řešeny .....	5
2.2. Cíle .....	5
2.3. Výsledek konzultací .....	6
2.4. Shrnutí posouzení dopadů regulace .....	8
2.5. Přehled navrhovaných změn .....	9
3. Odkazy .....	11
3.1. Dotčená nařízení .....	11
3.2. Dotčená rozhodnutí .....	11
3.3. Referenční dokumenty .....	11

## 1. Informace o postupech

### 1.1. Postup při vypracování předpisů

Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) vypracovala toto stanovisko v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008<sup>1</sup> (dále jen „základní nařízení“) a s postupem pro předpisovou činnost<sup>2</sup>.

Tato činnost v oblasti tvorby předpisů byla zahrnuta do programu předpisové činnosti agentury na rok 2013 pod číslem MDM.003a. Oblast působnosti a časový harmonogram tohoto úkolu byly vymezeny v souvisejícím zadání MDM.003(a)<sup>3</sup>.

Návrh znění tohoto stanoviska vypracovala agentura s pomocí skupiny pro předpisovou činnost MDM.003. Se všemi zainteresovanými stranami byly vedeny konzultace<sup>4</sup> prostřednictvím oznámení o navrhované změně (NPA) 2008-20<sup>5</sup>, jež bylo zveřejněno dne 29. 8. 2008.

K datu uzávěrky, jímž byl 31. leden 2009, obdržela agentura 315 různých připomínek od zainteresovaných stran včetně leteckého odvětví, vnitrostátních leteckých úřadů, poskytovatelů výcviku a profesních organizací.

Agentura se obdrženými připomínkami k NPA zabývala a odpověděla na ně. Obdržené připomínky a odpovědi agentury byly zpřístupněny v dokumentu připomínek a odpovědí (CRD) 2008-20<sup>6</sup>, který byl zveřejněn dne 13. 9. 2012.

K datu uzávěrky, jímž byl 13. listopad 2012, obdržela agentura 11 reakcí na CRD od zainteresovaných stran včetně leteckého odvětví, vnitrostátních leteckých úřadů a profesních organizací.

Znění tohoto stanoviska (tj. vysvětlivky a návrh nařízení) vypracovala agentura s přihlédnutím k reakcím na CRD.

Všechny hlavní mezníky této činnosti v oblasti předpisové činnosti jsou shrnuty v plánu procesu na titulní straně.

### 1.2. Struktura stanoviska a související dokumenty

Kapitola 1 tohoto stanoviska obsahuje informace o postupech souvisejících s tímto úkolem. Kapitola 2 „Vysvětlivky“ objasňuje hlavní technický obsah. Návrh znění předpisu předložený agenturou je zveřejněn na webových stránkách agentury<sup>7</sup>. Kapitola 3 shrnuje související budoucí rozhodnutí agentury týkající se AMC/GM.

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1), nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 6/2013 ze dne 8. ledna 2013 (Úř. věst. L 4, 9.1.2013, s. 34).

<sup>2</sup> Agentura je povinna postupovat v souladu se strukturovaným procesem předpisové činnosti stanoveným v čl. 52 odst. 1 základního nařízení. Tento proces byl schválen správní radou agentury a označuje se jako „postup předpisové činnosti“. Viz rozhodnutí správní rady o postupu, který má agentura uplatňovat při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu (postup předpisové činnosti), rozhodnutí správní rady agentury EASA č. 01-2012 ze dne 13. března 2012.

<sup>3</sup> [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)

<sup>4</sup> V souladu s článkem 52 základního nařízení a čl. 5 odst. 3 a článku 6 o postupu předpisové činnosti.

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

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

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

### **1.3. Další kroky v rámci daného postupu**

Toto stanovisko obsahuje navrhované změny nařízení, část 21 a je určeno Evropské komisi, která ho využije jako odborný podklad pro přípravu legislativního návrhu.

Rozhodnutí obsahující přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) zveřejní agentura, jakmile Komise přijme změny v nařízení, část 21.

## 2. Vysvětlivky

### 2.1. Otázky, které mají být řešeny

Toto stanovisko se zabývá potřebou harmonizovat kvalifikace posádek zkušebních letů v Evropě a reaguje tak na žádost leteckého odvětví. Letecké odvětví zaznamenalo řadu případů, kdy zkušební posádky, jež získaly kvalifikaci v jedné zemi, nutně nemusely být uznány v jiných zemích.

Proto bylo uznáno, že se musí zlepšit volný pohyb osob (posádek zkušebních letů) a služeb (zkušebních leteckých činností).

Jinou otázkou, kterou je třeba řešit, byla potřeba v nějakém dokumentu definovat politiky a postupy v souvislosti s letovými zkouškami pro výrobní a projekční organizace, jež letové zkoušky provádějí. Tento dokument by schvaloval úřad příslušný pro danou organizaci (což může být vnitrostátní úřad nebo agentura).

Tento úkol vychází z předchozího úsilí JAA; zohledňuje však stávající regulační rámec agentury.

### 2.2. Cíle

Celkové cíle systému agentury EASA jsou stanoveny v článku 2 základního nařízení. Tento návrh přispěje k celkovým cílům tím, že se zabývá otázkami uvedenými v oddíle 2.1.

Celkovým cílem tohoto návrhu je zajistit, aby byly zavedeny požadavky, jež by umožnily bezpečné provádění letových zkoušek stanovením harmonizovaných požadavků týkajících se kvalifikací posádek, vytvořením provozní příručky pro zkušební lety a zajištěním přiměřeného přechodného období a opatření k zachování platnosti původních vnitrostátních předpisů.

Specifickými cíli jsou:

- a) zavedení požadavku provozní příručky pro zkušební lety (FTOM), kde budou definovány politiky a postupy v souvislosti s letovými zkouškami. FTOM bude obsahovat odkaz na harmonizované kvalifikace letové posádky;
- b) harmonizace kvalifikací letové posádky pomocí těchto kroků:
  - 1) stanovit definici letových zkoušek;
  - 2) definovat kategorie zkušebních letů;
  - 3) zavést potřebné kvalifikace pilotů zkušebních letů kategorií 3 a 4; a
  - 4) stanovit definici hlavního zkušebního palubního inženýra (LFTE) a podrobně vymežit potřebné kvalifikace.
- c) přechodná opatření

Zavést zachování platnosti původních vnitrostátních předpisů pro členy letových posádek, kteří již plní dotčené funkce, a rovněž přechodná opatření s cílem podpořit další práci a rozhodnutí na téma osvědčení způsobilosti LFTE.

V rámci samostatného A-NPA jsou shromažďovány další údaje a informace a bude zahájena diskuse k vytvoření systému udělování průkazů způsobilosti LFTE. Bude-li na základě konzultací k A-NPA rozhodnuto pokračovat dále v otázce průkazu

způsobilosti LFTE, bude tomuto předmětu věnován nový úkol v oblasti předpisové činnosti.

### 2.3. Výsledek konzultací

NPA 2008-20 vyvolalo připomínky k různým tématům týkajícím se použitelnosti dodatku XII, FTOM, definicím kategorií zkušebních letů a LFTE a požadavků týkajících se zkušeností a odborné způsobilosti pilotů a LFTE. Odpovědi byly poskytnuty prostřednictvím CRD 2008-20. Bylo navrženo revidované znění, které bere tyto připomínky v úvahu.

Některé reakce požadovaly vyjasnění použitelnosti dodatku XII a kategorií zkušebních letů a úpravu navrhovaných požadavků týkajících se odborné způsobilosti LFTE. Další obdržené reakce se týkaly kontroverzního tématu průkazu způsobilosti LFTE a rovněž potřeby vypracovat další regulační pokyny pro letadla s hmotností 2 000 kg a nižší. Poukázáno bylo i na některé redakční otázky.

#### 2.3.1 Použitelnost požadavku týkajícího se FTOM

V tomto stanovisko se uvádí, že FTOM musí mít všechny oprávněné výrobní a projekční organizace, kde se provádějí zkušební letecké činnosti. Rozhodnutí vycházející z tohoto stanoviska zreviduje materiál AMC a případně upřesní požadavek na zavedení FTOM v rámci alternativních postupů oprávnění DOA (APDOA) a v rámci certifikačních programů.

#### 2.3.2 Použitelnost požadavku týkajícího se dodatku XII

Požadavek dodržování dodatku XII se vztahuje na letadla certifikovaná podle CS-23 s hmotností větší než 2 000 kg a na všechna letadla certifikovaná podle CS-25, CS-27 a CS-29, jak je dále podrobněji vysvětleno.

Letadla certifikovaná podle CS-23 s hmotností větší než 2 000 kg a všechna letadla certifikovaná podle CS-25, CS-27 a CS-29

Různé zainteresované strany vznesly dotaz, proč byla u letadel certifikovaných podle CS-23 zvolena hodnota 2 000 kg stanovená jako spodní hranice pro použitelnost dodatku XII. Je třeba poznamenat, že prahovou hodnotu hmotnosti 2 000 kg určila revizní skupina s cílem umožnit náležitou vyváženost mezi složitostí letadla a náklady a náročností uložených letových zkoušek. Tato hodnota je sjednocena s hodnotou horní hranice hmotnosti letounů ELA2.

Některé reakce uváděly, že odpovědi poskytnuté a předložené v CRD plně neobjasňují rozpětí použitelnosti a v některých případech nejsou konzistentní. Proto stále ještě existovala otázka, zda spodní hranice hmotnosti 2 000 kg je hranicí pro použitelnost dodatku XII pouze ve vztahu k letadlům certifikovaným podle CS-23, nebo zda se vztahuje na všechna letadla certifikovaná podle CS-23, CS-25, CS-27 a CS-29.

Ačkoli byla použitelnost dodatku XII jasně vyjádřena v navrhovaném znění části 21, některé obdržené reakce žádaly, aby agentura tuto otázku dále objasnila.

Použitelnost dodatku XII je omezena na letadla certifikovaná podle CS-23 s hmotností větší než 2 000 kg a na všechna letadla certifikovaná podle CS-25, CS-27 a CS-29.

Plynové vzducholodě

U plynových vzducholodí byla zaznamenána odlišná situace. Určité plynové vzducholodě nespadají do definice ELA2. Jedna reakce proto zpochybňovala, zda se navrhované požadavky týkající se letových zkoušek, a zejména dodatek XII, vztahují na plynové

vzducholodě. Je třeba poznamenat, že nebylo záměrem, aby se požadavek dodatku XII vztahoval na plynové vzducholodě.

Proto se znovu zdůrazňuje, že dodatek XII se vztahuje pouze na letadla certifikovaná podle CS-23 s hmotností větší než 2 000 kg a na všechna letadla certifikovaná podle CS-25, CS-27 a CS-29.

Je však třeba poznamenat, že požadavek provozní příručky pro zkušební lety (FTOM) zůstává v platnosti pro všechny držitele DOA/POA a APDOA, kteří provádějí zkušební letecké činnosti. Tyto činnosti se týkají i vzducholodí. Tato příručka bude definovat politiku a postupy organizace v souvislosti se zkušebními lety.

### **2.3.3 Pravidlo o zachování platnosti původních vnitrostátních předpisů**

V odpověď na jednu reakci je třeba poznamenat, že na piloty, kteří jsou zapojeni do zkušebních letů kategorií 3 a 4, a zkušební palubní inženýry se vztahuje pravidlo zachování platnosti původních vnitrostátních předpisů. Pro piloty, kteří jsou zapojeni do zkušebních letů kategorií 1 a 2, jsou požadavky týkající se způsobilosti a pravidel převodu již stanoveny v části FCL nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011.

### **2.3.4 Definice letové zkoušky, kategorie zkušebních letů, kvalifikace posádky zkušebních letů**

Během doby vyhrazené pro konzultace k NPA 2008-20 obdržela agentura množství připomínek v souvislosti s definicí kategorií zkušebních letů a rozsahu kvalifikace a zkušeností, které jsou požadovány pro jednotlivé kategorie zkušebních letů a rovněž v souvislosti s výcvikovým programem.

Tyto otázky byly projednány a odsouhlaseny se specializovanou revizní skupinou. Změny provedené v původním návrhu NPA vyústily v revidované znění, které bylo navrženo v CRD 2008-20.

Jedna reakce obdržená v souvislosti s výcvikovým programem jej v některých případech považovala za nadměrný (např. požadovaných 350 hodin pozemního výcviku a 60 hodin letového výcviku pro dosažení úrovně odborné způsobilosti 1 u LFTE), zejména v případě letadel certifikovaných podle CS-23.

Je třeba poznamenat, že kromě stanovení prahové hodnoty 2 000 kg u letadel certifikovaných podle CS-23, na něž se vztahuje dodatek XII, byla přijata ustanovení, která požadavek týkající se odborné způsobilosti rozčleňují do dvou skupin na základě letových charakteristik letadel certifikovaných podle CS-23. To může podpořit letadla s návrhovou rychlostí strmého letu nižší než Mach 0,6 a s maximálním dostupem do 7 620 m (25 000 stop).

Jiná reakce doporučila použít odlišnou kombinaci nižší a vyšší hodnoty výcvikových hodin, než jakou obsahuje tento návrh (např. 300 hodin pozemního výcviku a 90 hodin letového výcviku pro úroveň odborné způsobilosti 1 u LFTE). Počet výcvikových hodin uvedených v tomto návrhu vycházel z přezkumu v rámci skupiny, a proto agentura navrhuje zachovat výcvikový program tak, jak je uveden v CRD 2008-20.

Další jedna reakce souvisela s tématem letů po údržbě. Podrobnější informace jsou k dispozici v regulačním materiálu na téma „Letová způsobilost a provozní aspekty při kontrolních letech po údržbě“, RMT.0393/.0394, který v současnosti vypracovává agentura.

Je třeba rovněž poznamenat, že agentura též vypracovává NPA k „letům souvisejícím s výrobní a projekční činností“ pod číslem RMT.0348/.0349.

### **2.3.5 Odborná způsobilost letové posádky / požadavky na zkušenosti u letadel s hmotností nižší než 2 000 kg**

Na základě obdržené zpětné vazby se uznává, že existuje potřeba podrobněji se zabývat normalizací nebo poskytnutím pokynů v oblasti odborné způsobilosti a zkušeností letové posádky podílející se na letových zkouškách letadel s hmotností nižší než 2 000 kg. To může být předmětem některého budoucího úkolu v oblasti předpisové činnosti.

### **2.3.6 Hlavní zkušební palubní inženýr**

Zvláštní skupina připomínek, jež byly vzneseny k NPA, se týkala tématu udělování průkazu způsobilosti hlavního zkušební palubního inženýra. Podobná rozdílná stanoviska byla zaznamenána během doby vyhrazené pro reakce. Na základě obdržených připomínek ani na základě následujícího přezkumu, který provedla specializovaná revizní skupina, nebylo možno dospět ke shodnému stanovisku. Bylo sice dosaženo celkové shody, pokud jde o definování požadavku týkajícího se odborné způsobilosti a zkušeností zkušebních palubních inženýrů v rámci části 21, avšak otázka udělování průkazů způsobilosti byla ponechána stranou s cílem shromáždit k ní více informací.

Otázka průkazu způsobilosti hlavního zkušební palubního inženýra (LFTE) proto nyní představuje téma předběžného NPA (A-NPA), jehož cílem je tuto otázku vyjasnit a podpořit přijetí rozhodnutí k ní.

Jedna reakce požadovala, aby byla definice LFTE revidována tak, že z ní bude odstraněna formulace odkazující na pomoc pilotovi „při provozu letadla a jeho systémů“. Tato formulace zdůrazňuje klíčovou úlohu LFTE, který během zkušební letecké činnosti může přímo ovlivnit bezpečnost letadla. Agentura proto navrhuje zachovat definici LFTE beze změny. Další vysvětlení budou přidána do poradenského materiálu k LFTE.

Jak bylo již dříve uvedeno v CRD 2008-20, je na držiteli DOA/POA/APDOA, aby rozhodl, zda je nezbytné mít na palubě hlavního zkušební palubního inženýra. Pokud je nezbytné, aby LFTE na palubě byl, pak mu musí být poskytnut povinný výcvik. Je třeba poznamenat, že pokud si držitel DOA zvolí možnost nevyužít LFTE, ale jiného zkušební palubního inženýra, je na držiteli DOA, aby stanovil a poskytl výcvik odpovídající úkolu přidělenému těmto zkušebním palubním inženýrům. Není záměrem agentury uložit povinnou přítomnost jakéhokoli FTE na palubě. Za složení posádky je odpovědný držitel DOA/POA/APDOA.

### **2.3.7 Jiné otázky**

Na základě jedné reakce byla aktualizována definice letové zkoušky tak, že je v ní použit výraz „shoda s typovým návrhem“, což je považováno za odpovídající formulaci.

## **2.4. Shrnutí posouzení dopadů regulace**

V posouzení dopadů regulace uvedeném v NPA 2008-20 byly popsány tyto možnosti:

- a. Možnost 0: výchozí možnost (žádná změna);
- b. Možnost 1: tvorba předpisu o letových zkouškách.

Dotčenými zainteresovanými stranami jsou držitelé DOA/POA/APDOA, výrobci letadel certifikovaných podle CS-23 s hmotností větší než 2 000 kg a všech letadel certifikovaných podle CS-25, CS-27 a CS-29, výrobci motorů, držitelé STC nebo žadatelé o STC, kteří



mohou využít letové zkoušky jako prostředku k dosažení souladu s nařízeními. Přímo dotčeny jsou rovněž civilní posádky zkušebních letů a potažmo organizace pro výcvik zkušebního létání.

V rámci posouzení dopadů regulace byly zjištěny dopady v oblasti: bezpečnostní, ekonomické a sociální.

Dopad na bezpečnost byl zhodnocen na základě přezkumů údajů o nehodách (jeden zaměřený na letadla s pevnými křídly, druhý na letadla s rotující nosnou plochou), jež byly shromážděny v souvislosti s nehodami, k nimž došlo v souvislosti s letovými zkouškami v období od roku 1990 do roku 2005. Při přezkumu byly použity údaje z Přehledu leteckých nehod ve světě (WAAS – Civil Air Publication 479). Problémy, jež byly při těchto nehodách zaznamenány (chybějící formální řízení rizik, složení a odborná způsobilost letové posádky, bezpečnostní vybavení), by se zabývala FTOM, jak je navrženo v tomto stanovisku. Podobně jako u letadel s pevnými křídly by ve FTOM měla být odražena také pravděpodobná příčina nehody letadel s rotující nosnou plochou. Další analýza navíc podpořila potřebu stanovit odpovídající požadavky týkající se odborné způsobilosti a zkušeností posádky zkušebních letů.

Ekonomický dopad byl zhodnocen kvalitativně a byla navržena zmírňující opatření. Zkušenosti a odborná způsobilost, jež jsou požadovány u letové posádky, souvisejí se složitostí letové zkoušky a složitostí letadla. Předpokládá se, že budou zavedeny čtyři různé kategorie, což umožní pokrýt celé spektrum zkušebních letů.

Zmírňující opatření spočívají v tom, že použitelnost dodatku XII je omezena na letadla certifikovaná podle CS-23 o hmotností větší než 2 000 kg a na všechna letadla certifikovaná podle CS-25, CS-27 a CS-29, včlenění doložky o zachování platnosti původních národních předpisů, přizpůsobení požadavků na zkušenosti a odbornou způsobilost letové posádky v závislosti na složitosti zkoušek a letadla a zavedení déletrvajících přechodných opatření.

#### Závěry stanoviska

S ohledem na to, že rozhodnutí ohledně průkazu způsobilosti LFTE bude předmětem samostatného úkolu (viz A-NPA k LFTE, RMT.0583 (MDM.003c)), očekává se, že přijetí tohoto návrhu bude mít pozitivní bezpečnostní dopad na všechny organizace a na osoby, které se přímo podílejí na letových zkouškách. Ekonomické dopady byly v co největší míře sníženy zavedením přiměřených požadavků a dostatečných přechodných opatření.

Bližší podrobnosti k tomuto posouzení dopadů regulace lze nalézt v NPA 2008-20.

## **2.5. Přehled navrhovaných změn**

**Hlava G** – Navrhuje se změna „Oprávnění organizace k výrobě“ v bodu 21.A.143 „Výklad“ začleněním požadavků na zavedení FTOM. Od výrobních organizací se vyžaduje zavedení FTOM, jestliže součástí jejich činnosti jsou letové zkoušky. V takovém dokumentu budou podrobně stanoveny nezbytné politiky a postupy organizace pro provádění letových zkoušek. Požadavek týkající se FTOM odkazuje na dodatek XII. FTOM se předkládá příslušnému úřadu.

**Hlava J** – Navrhuje se změna „Oprávnění organizace k projektování“ v bodu 21.A.243 „Údaje“ začleněním požadavků na zavedení FTOM. Od projekčních organizací se vyžaduje zavedení FTOM, jestliže součástí jejich činností jsou letové zkoušky. Požadavek týkající se FTOM odkazuje na dodatek XII. FTOM se předkládá agentuře.

**Hlava P** – Navrhuje se změna „Povolení k letu“ v bodu 21.A.708 „Letové podmínky“ začleněním požadavků stanovených v novém dodatku XII. Tento dodatek se týká následujících témat:

Použitelnost: Dodatek XII se vztahuje na letadla certifikovaná podle CS-23 s MTOM větší než 2 000 kg a na všechna letadla certifikovaná podle CS-25, CS-27 a CS-29.

Definice: Stanoví se definice pojmů letová zkouška, zkušební palubní inženýr (FTE) a hlavní zkušební palubní inženýr (LFTE).

Kategorie zkušebních letů: Dodatek XII zavádí rozčlenění zkušebních letů do čtyř různých kategorií v závislosti na úrovni složitosti letových zkoušek.

Kvalifikace posádky zkušebních letů: Dodatek XII stanoví kvalifikační požadavky pro piloty provádějící zkušební lety kategorií 3 a 4 a pro LFTE.

Požadavky týkající se odborné způsobilosti a zkušeností pilotů zkušebních letů a hlavních zkušebních palubních inženýrů závisejí na dvou parametrech: složitosti letové zkoušky a složitosti letadla. U pilotů, kteří jsou zapojeni do zkušebních letů kategorií 1 a 2, odkazují navrhované požadavky na část FCL. U pilotů, kteří jsou zapojeni do zkušebních letů kategorií 3 a 4, a hlavních zkušebních palubních inženýrů by požadovaný výcvik byl specificky stanoven organizací, která je zaměstnává.

Hlavní zkušební palubní inženýr (LFTE): Stanoví se podrobné požadavky na udělení oprávnění organizaci, která je zaměstnává.

Odborná způsobilost a zkušenosti jiných zkušebních palubních inženýrů: Stanoví se obecné požadavky na zkušenosti, výcvik a vedení záznamů.

V Kolíně nad Rýnem dne 22. srpna 2013.

P. GOUDOU  
výkonný ředitel  
(podpis)

### 3. Odkazy

#### 3.1. Dotčená nařízení

Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací.

#### 3.2. Dotčená rozhodnutí

Rozhodnutí výkonného ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se mění rozhodnutí výkonného ředitele agentury 2013/001/R ze dne 23. ledna 2013 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací („AMC a GM k části 21“).

**Poznámka:** Agentura zveřejní rozhodnutí obsahující přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál, jakmile bude znění prováděcích pravidel vyhlášeno v Úředním věstníku EU.

#### 3.3. Referenční dokumenty

A-NPA 2013-XX „Průkaz způsobilosti hlavního zkušebního palubního inženýra“

ICAO, příloha 1 „Způsobilost leteckého personálu“

NPA 2008-20 a CRD 2008-20 „Letové zkoušky“