



SVOLGIMENTO DELLE PROVE IN VOLO

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

SINTESI

Il presente parere tratta le questioni atte a migliorare la sicurezza durante le prove in volo con l'obiettivo specifico di concentrarsi sulla definizione e armonizzazione delle qualifiche dell'equipaggio per le prove in volo e di ottenere una transizione graduale ai requisiti introdotti. Il presente parere propone l'introduzione di un manuale delle operazioni delle prove in volo che definisce le politiche e procedure delle imprese in merito alle prove in volo.

In aggiunta, si propone di modificare la parte 21 per includere una nuova appendice XII applicabile agli aeromobili CS-23 con una MTOM maggiore di 2 000 kg e a tutti gli aeromobili CS-25, CS-27 e CS-29. Questa appendice si concentra sui seguenti argomenti:

1. Definizione delle prove in volo.
2. Categorie delle prove in volo.
3. Qualifica dei piloti per le categorie 3 e 4 delle prove in volo.
4. Definizione e qualifica del capo ingegnere delle prove in volo.

L'entrata in vigore propone delle norme di anteriorità e dei provvedimenti transitori per fornire supporto al possibile ulteriore lavoro in merito al rilascio delle licenze per il capo ingegnere delle prove in volo (LFTE). Un A-NPA separato riunisce i dati e le informazioni aggiuntive e aprirà la discussione sulla creazione di uno schema per il rilascio delle licenze per il ruolo definito come LFTE.

Il presente parere sarà seguito da una decisione che introduce AMC e GM alla parte 21 per fornire maggiori indicazioni sugli argomenti trattati nel presente documento.

Applicabilità		Schema del procedimento	
Regolamenti e decisioni interessati:	Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione	Documento orientativo:	No
Soggetti interessati:	Tutte le DOA/POA/APDOA, equipaggi per le prove in volo per gli aeromobili CS-23 al di sopra di 2 000 kg, CS-25, CS-27, CS-29, Stati membri, organizzazioni di addestramento per le prove in volo, associazioni professionali.	Gruppo di regolamentazione:	Sì
Origine:	Armonizzazione, sicurezza	Termini di riferimento	08/12/2004
Riferimento:	n/d	Tipo di RIA:	Intera
		Consultazione tecnica durante la stesura dell'NPA:	Sì
		Data di pubblicazione dell'NPA:	2008/03
		Durata della consultazione NPA:	5 mesi
		Gruppo di revisione:	Sì
		Consultazione mirata:	No
		Data di pubblicazione della decisione:	2014/03

Indice

1. Informazioni procedurali	3
1.1. La procedura di sviluppo della norma	3
1.2. Struttura del parere e relativi documenti	3
1.3. Le prossime fasi della procedura	4
2. Nota esplicativa	5
2.1. Le questioni da affrontare.....	5
2.2. Obiettivi	5
2.3. Risultato della consultazione	6
2.4. Sintesi della valutazione dell’impatto della regolamentazione	8
2.5. Panoramica delle modifiche proposte	9
3. Riferimenti	11
3.1. Regolamenti interessati.....	11
3.2. Decisioni interessate.....	11
3.3. Documenti di riferimento.....	11

1. Informazioni procedurali

1.1. La procedura di sviluppo della norma

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: "l'Agenzia") ha preparato il presente parere in linea con il regolamento (CE) n. 216/2008¹ (in appresso: il "regolamento di base") e la procedura normativa².

La presente attività normativa è inclusa nel programma normativo dell'Agenzia per il 2013 sotto MDM.003a. Il campo di applicazione e la pianificazione delle attività erano state definite nei relativi termini di riferimento (ToR) MDM.003(a)³.

La bozza del presente parere è stata sviluppata dall'Agenzia sulla base del contributo da parte del gruppo normativo per MDM.003. Tutte le parti interessate sono state consultate⁴ per mezzo dell'avviso di proposta di modifica (NPA) 2008-20⁵ pubblicato il 29.08.2008.

Alla data di chiusura del 31.01.2009, l'Agenzia ha ricevuto 315 commenti distinti da parte dei soggetti interessati inclusa l'industria, le autorità aeronautiche nazionali, i fornitori di addestramento e le organizzazioni professionali.

L'Agenzia ha trattato e risposto ai commenti ricevuti sull'NPA. I commenti ricevuti e le risposte dell'Agenzia sono documentate nel documento di risposta ai commenti (CRD) 2008-20⁶ che è stato pubblicato il 13.09.2012.

Alla data di chiusura del 13.11.2012, l'Agenzia ha ricevuto 11 reazioni al CRD da parte dei soggetti interessati inclusa l'industria, le autorità aeronautiche nazionali e le organizzazioni professionali.

Il testo del presente parere (vale a dire la nota esplicativa e la bozza del regolamento) è stato preparato dall'Agenzia tenendo conto delle reazioni al CRD.

Lo schema del procedimento sul frontespizio riassume le principali tappe della presente attività normativa.

1.2. Struttura del parere e relativi documenti

Il capitolo 1 del presente parere contiene le informazioni procedurali relative al presente compito. Il capitolo 2 "Nota esplicativa" delucida il contenuto tecnico di base. La bozza della norma proposta dall'Agenzia è stata pubblicata sul sito Internet dell'Agenzia⁷. Il capitolo 3 riassume le relative decisioni ED future sugli AMC/GM.

¹ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.03.2008, pag. 1), come modificata dal regolamento (UE) n. 6/2013 della Commissione dell'8 gennaio 2013 (GU L 4 del 9.01.2013, pag. 34).

² L'Agenzia è tenuta a seguire un iter normativo strutturato come previsto dall'articolo 52, par. 1 del regolamento di base. Tale processo è stato adottato dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia e viene indicato come la "procedura normativa". Fare riferimento alla decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (procedura normativa), decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 01-2012 del 13 marzo 2012.

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 Ai sensi dell'articolo 52 del regolamento di base e degli articoli 5, par. 3 e 6 della procedura normativa.

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>.

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

1.3. Le prossime fasi della procedura

Il presente parere contiene le modifiche proposte al regolamento della parte 21 ed è indirizzato alla Commissione europea, che lo utilizza come base tecnica per preparare una proposta legislativa.

La decisione contenente i metodi accettabili di rispondenza (AMC) e gli elementi esplicativi (GM) verrà pubblicata dall'Agenzia a seguito dell'adozione delle modifiche al regolamento della parte 21.

2. Nota esplicativa

2.1. Le questioni da affrontare

Il presente parere tratta la necessità di armonizzare le qualifiche degli equipaggi per le prove in volo in Europa, in risposta alla richiesta avanzata dall'industria. L'industria ha notato un certo numero di casi nei quali le qualifiche degli equipaggi per le prove in volo qualificati in un paese non erano necessariamente riconosciute in altri paesi.

È stato quindi riconosciuto che la libera circolazione delle persone (equipaggi per le prove in volo) e servizi (attività di svolgimento delle prove in volo) deve essere migliorata.

Un'altra questione da affrontare era la necessità per le imprese di produzione e di progettazione che conducono prove in volo di definire in un documento le politiche e procedure concernenti le prove in volo. Questo documento verrebbe approvato dall'autorità competente per l'impresa (che può essere un'autorità nazionale o l'Agenzia).

Questo compito ha origine da un precedente sforzo delle JAA; tuttavia, esso tiene conto del quadro normativo attuale dell'Agenzia.

2.2. Obiettivi

Gli obiettivi generali del sistema AESA sono definiti all'articolo 2 del regolamento di base. La presente proposta contribuirà al raggiungimento degli obiettivi generali, affrontando le questioni di cui alla sezione 2.1.

Gli obiettivi generali della presente proposta sono quelli di garantire l'esistenza di requisiti per permettere la conduzione delle prove in volo in sicurezza fornendo dei requisiti armonizzati per le qualifiche degli equipaggi, specificando un manuale per le operazioni relative alle prove in volo e fornendo un periodo di transizione adeguato e dei provvedimenti di anteriorità.

Gli obiettivi specifici sono:

- (a) Introduzione del requisito per un manuale delle operazioni delle prove in volo (FTOM), nel quale vengono definite le politiche e le procedure relative alle prove in volo. Il manuale FTOM conterrà un collegamento alle qualifiche armonizzate degli equipaggi.
- (b) L'armonizzazione delle qualifiche degli equipaggi adottando le seguenti fasi:
 - (1) fornire una definizione per le prove in volo;
 - (2) definire le categorie delle prove in volo;
 - (3) stabilire le qualifiche necessarie per i piloti per le categorie 3 e 4 delle prove in volo; e
 - (4) fornire una definizione per capo ingegnere delle prove in volo (LFTE) e descrivere in dettaglio le qualifiche necessarie.
- (c) Provvedimenti transitori

Introdurre delle norme di anteriorità per i membri degli equipaggi che svolgono già le funzioni interessate, nonché i provvedimenti transitori per fornire supporto al lavoro aggiuntivo e una decisione sulla questione delle licenze LFTE.

Un A-NPA separato riunisce i dati e le informazioni aggiuntive e aprirà la discussione sulla creazione di uno schema per il rilascio delle licenze per LFTE. Nel caso in cui il risultato della consultazione A-NPA sia la decisione a procedere con la licenza LFTE, a questo argomento verrà dedicato un nuovo iter normativo.

2.3. Risultato della consultazione

L'NPA 2008-20 ha generato dei commenti sui vari argomenti riguardanti l'applicabilità dell'appendice XII, il manuale FTOM, le definizioni delle categorie delle prove in volo e del ruolo LFTE, e i requisiti relativi all'esperienza e alla competenza per i piloti e LFTE. Le risposte sono state fornite per mezzo del CRD 2008-20. È stato proposto un testo modificato per tenere conto dei commenti.

Sono state sollevate alcune reazioni richiedenti chiarimenti sull'applicabilità dell'appendice XII, le categorie delle prove in volo e la modifica dei requisiti proposti relativi alla competenza per il ruolo LFTE. Sono state ricevute delle ulteriori reazioni sul tema controverso relativo alla licenza LFTE, nonché sulla necessità di ulteriori orientamenti normativi per gli aeromobili del peso uguale o inferiore a 2 000 kg. Sono state anche trattate alcune questioni editoriali.

2.3.1 Applicabilità del requisito FTOM

Il parere afferma che è richiesto un FTOM per tutte le imprese di produzione e di progettazione approvate che conducono attività di prove in volo. La decisione corrispondente al presente parere provvederà a rivedere il materiale AMC e a elaborare, ove applicabile, il requisito di avere un FTOM per le procedure alternative alla DOA (APDOA) e programmi di certificazione.

2.3.2 Applicabilità del requisito dell'appendice XII

Il requisito di rispettare l'appendice XII è applicabile agli aeromobili CS-23 al di sopra di 2 000 kg e tutti gli aeromobili CS-25, CS-27 e CS-29, come spiegato di seguito.

CS-23 al di sopra di 2 000 kg e tutti gli aeromobili CS-25, CS-27 e CS-29

Vari soggetti interessati hanno chiesto delucidazioni in merito al valore di 2 000 kg stabilito come limite inferiore per l'applicabilità dell'appendice XII agli aeromobili CS-23. Va notato che la soglia dei 2 000 kg è stata fissata dal gruppo di revisione per consentire il giusto equilibrio tra la complessità dell'aeromobile e il costo e la gravità delle prove in volo. Questo valore è in linea con il peso limite superiore ELA2 per gli aeroplani.

Alcune reazioni hanno indicato che le risposte fornite e presentate nel CRD non hanno chiarito del tutto l'intervallo di applicabilità e in alcuni casi non erano consistenti. Quindi, era ancora da chiarire se il limite inferiore di 2 000 kg rappresenta un limite di applicabilità per l'appendice XII in merito soltanto agli aeromobili CS-23 o se è applicabile a tutti gli aeromobili CS-23, CS-25, CS-27 e CS-29.

Sebbene l'applicabilità dell'appendice XII fosse chiaramente riflessa nel testo proposto della parte 21, alcune delle reazioni proposte hanno indotto l'Agenzia a chiarire ulteriormente la questione.

L'applicabilità dell'appendice XII è limitata soltanto agli aeromobili CS-23 al di sopra di 2 000 kg e a tutti gli aeromobili CS-25, CS-27 e CS-29.

Dirigibili a gas

Per i dirigibili a gas è stata notata una situazione diversa. Certi dirigibili a gas non rientravano nella definizione di ELA2. Di conseguenza, una reazione ha chiesto di chiarire se i requisiti proposti relativi alle prove in volo e in particolare l'appendice XII fosse applicabile ai dirigibili a gas. Va notato che non era intenzione di rendere il requisito dell'appendice XII applicabile ai dirigibili a gas.

Quindi, si sottolinea nuovamente che l'appendice XII è applicabile soltanto agli aeromobili CS-23 al di sopra di 2 000 kg e a tutti gli aeromobili CS-25, CS-27 e CS-29.

Tuttavia, va notato che il requisito per un manuale delle operazioni delle prove in volo (FTOM) resta valido per tutte le DOA/POA e APDOA che conducono attività di prove in volo. Queste includono i dirigibili. Questo manuale definirà le politiche e procedure delle imprese in merito alle prove in volo.

2.3.3 Norma di anteriorità

In risposta a una reazione, va notato che la norma di anteriorità è applicabile ai piloti impegnati nelle categorie 3 e 4 delle prove in volo e agli ingegneri delle prove in volo. Per i piloti impegnati nelle categorie 1 e 2 delle prove in volo, i requisiti di competenza e norme di conversione sono già definiti nella parte FCL del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione del 3 novembre 2011.

2.3.4 Definizione delle prove in volo, categorie delle prove in volo, qualifica degli equipaggi per le prove in volo

Durante il periodo di consultazione dell'NPA 2008-20, l'Agenzia ha ricevuto molti commenti in merito alla definizione delle categorie delle prove in volo e la portata della qualifica e dell'esperienza richiesta per diverse categorie delle prove in volo, nonché del programma di addestramento.

Questi temi sono stati discussi e concordati con il gruppo di revisione dedicato. Le modifiche fatte alla proposta iniziale dell'NPA hanno portato al testo rivisto come proposto dal CRD 2008-20.

Una reazione sollevata sul programma di addestramento ha ritenuto quest'ultimo eccessivo in alcuni casi (come ad esempio le 350 ore richieste per l'addestramento di terra e le 60 ore dell'addestramento in volo per il livello di competenza 1 per LFTE), specialmente nel contesto dell'aeromobile CS-23.

Va notato che in aggiunta alla soglia di 2 000 kg per gli aeromobili CS-23 al di sopra della quale l'appendice XII è applicabile, sono state effettuate delle disposizioni in modo che il requisito di competenza risulti diviso in due, sulla base delle caratteristiche di volo degli aeromobili CS-23. Questo può essere a sostegno di un aeromobile con una velocità di progetto in affondata (Md) inferiore a 0,6 e un ceiling massimo inferiore a 7 620 m (25 000 piedi).

Un'altra reazione ha suggerito una proporzione diversa di valori inferiori e superiori di ore di addestramento rispetto a quella contenuta nella presente proposta (vale a dire 300 ore di addestramento a terra e 90 ore di volo per il livello di competenza 1 per LFTE). Il numero di ore di addestramento contenute in questa proposta si basano sul gruppo di revisione, quindi l'Agenzia propone di mantenere il programma di addestramento come per il CRD 2008-20.

Un'altra reazione riguardava l'argomento dei voli di manutenzione. Ulteriori informazioni sono contenute nel materiale normativo attualmente in fase di sviluppo da parte dell'Agenzia sull'argomento "Aeronavigabilità e aspetti operativi per i voli di collaudo" RMT.0393/.0394.

Va anche notato che l'Agenzia sta anche sviluppando un NPA sui "Voli relativi alle attività di produzione e progettazione" di cui all'RMT.0348/.0349.

2.3.5 Requisiti di competenza/esperienza per l'equipaggio di condotta per aeromobili al di sotto di 2 000 kg

Sulla base del riscontro ricevuto, si riconosce che vi è la necessità di approfondire la standardizzazione o fornire linee guida per la competenza e l'esperienza per gli equipaggi interessati alle prove in volo per aeromobili al di sotto di 2 000 kg. Questo può essere l'oggetto di un iter normativo futuro.

2.3.6 Capo ingegnere delle prove in volo

Sono stati fatti diversi commenti distinti sull'NPA per quanto riguarda il rilascio della licenza di capo ingegnere delle prove in volo. Durante il periodo di reazione è stato registrato un certo numero di opinioni simili. Non è stato possibile identificare una direzione convergente né dai commenti ricevuti, né dalla successiva revisione condotta dal gruppo di revisione dedicato. Anche se è stato raggiunto un accordo globale per la definizione dei requisiti delle competenze e di esperienza per gli ingegneri delle prove in volo nella parte 21, per quanto riguarda la licenza l'argomento è stato accantonato per raccogliere maggiori informazioni.

Quindi, la licenza per il capo ingegnere delle prove in volo (LFTE) costituisce l'argomento di un'A-NPA con lo scopo di chiarire e fornire supporto alla decisione su questo tema.

Una reazione ha richiesto di rivedere la definizione di LFTE per rimuovere la dicitura facente riferimento al fatto di assistere il pilota "nell'operazione dell'aeromobile e dei suoi sistemi". Questa dicitura enfatizza il ruolo primario dell'LFTE che può impattare direttamente sulla sicurezza dell'aeromobile durante l'attività di svolgimento delle prove in volo. L'Agenzia propone quindi di mantenere invariata la definizione di LFTE. Delle ulteriori spiegazioni verranno aggiunte negli elementi esplicativi per l'LFTE.

Come indicato precedentemente nel CRD 2008-20, spetta al titolare della DOA/POA/APDOA di decidere se un capo ingegnere delle prove in volo sia necessario a bordo. Se un LFTE è necessario a bordo, allora deve essere fornito un addestramento obbligatorio. Va comunque notato che se il titolare di DOA decide di non utilizzare un LFTE ma un altro ingegnere delle prove in volo, spetta allora al titolare di DOA di definire e fornire l'addestramento corrispondente ai compiti assegnati a quegli ingegneri delle prove in volo. Non è l'intenzione dell'Agenzia di esigere qualsiasi FTE a bordo. La composizione dell'equipaggio ricade sotto la responsabilità del titolare della DOA/POA/APDOA.

2.3.7 Altre questioni

Sulla base di una reazione, la definizione di prove in volo è stata aggiornata per utilizzare la dicitura "conformità alla progettazione per tipo", essendo questa la corretta dicitura.

2.4. Sintesi della valutazione dell'impatto della regolamentazione

Le opzioni identificate nella valutazione dell'impatto della regolamentazione nell'NPA 2008-20 sono le seguenti:

- a. Opzione 0: Opzione di base (nessuna modifica)
- b. Opzione 1: Normativa relativa allo svolgimento delle prove in volo

I soggetti interessati coinvolti sono le DOA/POA/APDOA, CS-23 al di sopra di 2 000 kg e tutti i produttori degli aeromobili CS-25, CS-27 e CS-29, produttori di motori, titolari o richiedenti di STC che potrebbero utilizzare le prove in volo come un mezzo per stabilire la conformità ai regolamenti. In aggiunta, sono direttamente interessati gli equipaggi civili delle prove in volo e, di conseguenza, le organizzazioni di addestramento per le prove in volo.

Gli impatti identificati nella RIA sono: sicurezza, economico e sociale.

L'impatto sulla sicurezza è stato valutato sulla base delle revisioni degli incidenti (uno per aeromobili ad ala fissa e uno per elicotteri) raccolte dagli incidenti relativi alle prove in volo avvenuti tra il 1990 e il 2005. Una revisione è stata effettuata utilizzando il riassunto degli incidenti delle compagnie aeree mondiali (World Airline Accident Summary) (WAAS - Civil Air Publication 479). I problemi notati dagli incidenti (mancanza della gestione formale del rischio, composizione e competenza dell'equipaggio, equipaggiamento di sicurezza) sarebbero stati affrontati dal manuale FTOM come proposto dal presente parere. Analogamente agli aeromobili ad ala fissa, la causa probabile di un incidente con elicotteri ha sostenuto il caso per l'introduzione di un FTOM. In aggiunta, una ulteriore analisi ha sostenuto la necessità di requisiti adeguati per la competenza e l'esperienza dell'equipaggiamento per le prove in volo.

L'impatto economico è stato valutato qualitativamente e sono state proposte misure di mitigazione. L'esperienza e la competenza richieste per l'equipaggio di condotta sono relative alla complessità delle prove in volo e dell'aeromobile. Sono state concepite quattro diverse categorie per coprire la gamma delle prove in volo.

Le misure di attenuazione consistono nell'applicabilità dell'appendice XII limitatamente agli aeromobili CS-23 al di sopra di 2 000 kg e a tutti gli aeromobili CS-25, CS-27 e CS-29, l'introduzione di una clausola di anteriorità, l'adeguamento dei requisiti relativi al fatto che l'esperienza e la competenza dell'equipaggio di condotta debbano dipendere dalla complessità delle prove e dell'aeromobile e l'istituzione di misure transitorie lunghe.

Conclusione del parere

Tenendo conto che la decisione relativa alla licenza LFTE costituirà un compito separato, (fare riferimento a RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA sull'LFTE), si prevede che l'adozione della presente proposta avrebbe un impatto positivo sulla sicurezza su tutte le imprese e persone direttamente interessate alle prove in volo. Gli impatti economici sono stati minimizzati per mezzo di requisiti proporzionati e provvedimenti transitori adeguati.

Per ulteriori dettagli sulla presente RIA, fare riferimento all'NPA 2008-20.

2.5. Panoramica delle modifiche proposte

Capo G - "Approvazione dell'impresa di produzione" paragrafo 21.A.143 "Manuale d'impresa": viene proposta una modifica per includere i requisiti per un FTOM. Le imprese di produzione sono tenute ad avere un FTOM se le prove in volo rientrano nelle loro attività. Tale documento deve descrivere in dettaglio le politiche e procedure necessarie per un'impresa per poter svolgere le prove in volo. Il requisito FTOM contiene un collegamento all'appendice XII. Il manuale FTOM deve essere sottoposto all'autorità competente.

Capo J – “Approvazione DOA per le imprese di progettazione” paragrafo 21.A.243 “Informazioni”: viene proposta una modifica per includere i requisiti per un FTOM. Le imprese di progettazione sono tenute ad avere un FTOM se le prove in volo rientrano nelle loro attività. Il requisito FTOM contiene un collegamento all’appendice XII. Il manuale FTOM deve essere sottoposto all’Agenzia.

Capo P – “Permesso di volo” paragrafo 21.A.708 “Condizioni di volo”: viene proposta una modifica per includere i requisiti identificati nella nuova appendice XII. Questa appendice tratta i seguenti argomenti:

Applicabilità: L’appendice XII è applicabile agli aeromobili CS-23 con una MTOM superiore a 2 000 Kg e tutti gli aeromobili CS-25, CS-27 e CS-29.

Definizioni: Vengono fornite le definizioni di prove in volo, ingegnere delle prove in volo (FTE) e capo ingegnere delle prove in volo (LFTE).

Categorie delle prove in volo: L’appendice XII introduce una ripartizione delle prove in volo in quattro categorie diverse, a seconda dei livelli di complessità delle prove in volo.

Qualifiche dell’equipaggio per le prove in volo: L’appendice XII fornisce i requisiti per le qualifiche dei piloti che svolgono le prove in volo di categoria 3 e 4 e per LFTE.

I requisiti per la competenza e l’esperienza dei piloti delle prove in volo e capo ingegnere delle prove in volo dipendono da due parametri: la complessità delle prove in volo e la complessità dell’aeromobile. Per i piloti impegnati nelle prove in volo di categoria 1 o 2, i requisiti proposti fanno riferimento alla parte FCL. Per i piloti impegnati nelle prove in volo di categoria 3 o 4 e per i capi ingegneri delle prove in volo, l’addestramento richiesto sarebbe specifico alle imprese che li assumono.

Capo ingegnere delle prove in volo (LFTE): vengono forniti i dettagli dei requisiti delle autorizzazioni dalle imprese che li assumono.

Competenza ed esperienza di altri ingegneri delle prove in volo: Vengono forniti i requisiti di esperienza generale, addestramento e conservazione della documentazione.

Fatto a Colonia, addì 22 agosto 2013.

P. GOUDOU
Direttore esecutivo
(firmato)

3. Riferimenti

3.1. Regolamenti interessati

Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione del 3 agosto 2012 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione.

3.2. Decisioni interessate

Decisione del direttore esecutivo dell’Agenzia di sicurezza europea che modifica la decisione 2013/001/R del direttore esecutivo dell’Agenzia del 23 gennaio 2013 sui metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (“AMC e GM alla parte 21”).

Nota: L’Agenzia pubblicherà la decisione contenente i metodi accettabili di rispondenza e gli elementi esplicativi dopo la pubblicazione del testo delle norme attuative nella Gazzetta ufficiale dell’UE.

3.3. Documenti di riferimento

A-NPA 2013-XX sulla “Licenza di capo ingegnere delle prove in volo”

Allegato 1 dell’ICAO sul “Rilascio delle licenze del personale”

NPA 2008-20 e CRD 2008-20 sullo “Svolgimento delle prove in volo”