



SKRYDŽIŲ BANDYMAI

SUSIJĘS CRD NR. 2008-20, MDM.003 A PUNKTAS, 2013 8 22

SANTRAUKA

Šioje nuomonėje nagrinėjami skrydžių bandymų saugos didinimo klausimai, konkrečiai siekiant daugiausia dėmesio skirti skrydžių bandymų įgulos kvalifikacijų nustatymui ir suderinimui, taip pat užtikrinti sklandų perėjimą prie nustatytų reikalavimų. Šioje nuomonėje siūloma pradėti taikyti skrydžių bandymų vadovą, kuriame būtų apibrėžta su skrydžių bandymais susijusi organizacijos politika ir procedūros.

Be to, siūloma iš dalies pakeisti 21 dalį: įtraukti naują XII priedėlį, taikytiną didesnės nei 2 000 kg MTOM CS-23 orlaiviams, taip pat visiems CS-25, CS-27 ir CS-29 orlaiviams. Šiame priedėlyje nagrinėjami klausimai:

1. skrydžio bandymo apibrėžtis;
2. skrydžių bandymų kategorijos;
3. 3 ir 4 skrydžių bandymų kategorijų pilotų kvalifikacija;
4. pagrindinio bandomųjų skrydžių inžinieriaus apibrėžtis ir kvalifikacija.

Siekiant remti galimą tolesnę darbą licencijos išdavimo pagrindiniam bandomųjų skrydžių inžinieriui (LFTE) klausimu, įsigaliojimo nuostatose pasiūlytos įgytų teisių pripažinimo taisyklės ir pereinamojo laikotarpio priemonės. Atskirame išankstiniame pranešime apie pasiūlytą pakeitimą (A-NPA) renkami papildomi duomenys ir informacija; juo remiantis bus pradėti svarstymai dėl licencijos išdavimo pagrindiniam bandomųjų skrydžių inžinieriui sistemos sukūrimo.

Siekiant pateikti daugiau gairių šiame dokumente nagrinėjamaiais klausimais, paskelbus šią nuomonę bus priimtas sprendimas, kuriame bus nustatytos 21 dalies priimtinos laikymosi priemonės (AMC) ir rekomendacijos (GM).

Taikymo sritis		Proceso duomenų lentelė	
Susiję reglamentai ir sprendimai:	Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012	Koncepcijos dokumentas:	Ne
Susijusios suinteresuotos šalys:	Visi DOA / POA / APDOA turėtojai, didesnės nei 2 000 kg MTOM CS-23 orlaivių, CS-25, CS-27, CS-29 orlaivių bandomųjų skrydžių įgula, valstybės narės, egzaminuojančiosios skrydžių mokymo organizacijos, profesinės asociacijos.	Taisyklių rengimo grupė:	Taip
Priežastis / šaltinis:	Derinimas, sauga	Techninė užduotis	2004 12 08
Nuoroda:	Netaikoma.	RPV tipas:	Išsamus
		Techninės konsultacijos rengiant NPA:	Taip
		NPA paskelbimo data:	2008 m. kovo mėn.
		NPA konsultacijų trukmė:	5 mėnesiai
		Peržiūros grupė:	Taip
		Kryptinga konsultacija:	Ne
		Sprendimo paskelbimo data:	2014 m. kovo mėn.

Turinys

1. Informacija apie procedūrą	3
1.1. Taisyklių rengimo procedūra	3
1.2. Šios nuomonės struktūra ir susiję dokumentai	3
1.3. Tolesni procedūros veiksmai	4
2. Paaiškinimas	5
2.1. Nagrinėtini klausimai	5
2.2. Tikslai	5
2.3. Konsultacijų rezultatai	6
2.4. Reguliavimo poveikio vertinimo santrauka	8
2.5. Pasiūlytų pakeitimų apžvalga	9
3. Susiję dokumentai	11
3.1. Susiję reglamentai	11
3.2. Susiję sprendimai	11
3.3. Kiti susiję dokumentai	11

1. Informacija apie procedūrą

1.1. Taisyklių rengimo procedūra

Šią nuomonę Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – agentūra) parengė vadovaudamasi Reglamentu (EB) Nr. 216/2008¹ (toliau – pagrindinis reglamentas) ir Taisyklių rengimo tvarka².

Ši taisyklių rengimo veikla įtraukta į agentūros 2013 m. taisyklių rengimo programą (Nr. MDM.003 a punktas). Šios užduoties apimtis ir tvarkaraštis nurodyti susijusioje techninėje užduotyje (Nr. MDM.003 a punktas)³.

Šios nuomonės projekto tekstą agentūra parengė remdamasi MDM.003 taisyklių rengimo grupės pateikta informacija. Remiantis 2008 m. rugpjūčio 29 d. paskelbtu pranešimu apie pasiūlytą pakeitimą (NPA) Nr. 2008-20⁴ konsultuotasi su visomis suinteresuotosiomis šalimis⁵.

Iki termino pabaigos – 2009 m. sausio 1 d. – agentūra iš suinteresuotųjų šalių, įskaitant pramonės atstovus, nacionalines aviacijos institucijas, mokymo paslaugų teikėjus ir profesines organizacijas, gavo 315 atskirų pastabų.

Agentūra išnagrinėjo dėl NPA gautas pastabas ir į jas atsakė. Gautos pastabos ir agentūros atsakymai pateikti 2012 m. rugsėjo 13 d. paskelbtame atsakymų į pastabas dokumente (CRD) Nr. 2008-20⁶.

Iki termino pabaigos – 2012 m. lapkričio 13 d. – agentūra dėl šio CRD iš suinteresuotųjų šalių, įskaitant pramonės atstovus, nacionalines aviacijos institucijas ir profesines organizacijas, gavo 11 atsiliepimų.

Šios nuomonės tekstą (t. y. paaiškinimą ir reglamento projektą) agentūra parengė atsižvelgdama į atsiliepimus dėl CRD.

Antraštiniame puslapyje nurodytoje proceso duomenų lentelėje pateikta pagrindinių šios taisyklių rengimo užduoties gairių apžvalga.

1.2. Šios nuomonės struktūra ir susiję dokumentai

Šios nuomonės 1 skyriuje pateikta su šia užduotimi susijusi informacija apie procedūrą. 2 skyriuje „Paaiškinimas“ paaiškintas pagrindinis techninis turinys. Agentūros pasiūlytas taisyklių teksto projektas paskelbtas agentūros svetainėje⁷. 3 skyriuje apibendrinti susiję būsimi vykdomojo direktoriaus sprendimai dėl AMC / GM.

¹ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Komisijos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1), su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2013 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 6/2013 (OL L 4, 2013 1 9, p. 34).

² Agentūra privalo laikytis struktūrizuoto taisyklių rengimo proceso, kaip reikalaujama pagrindinio reglamento 52 straipsnio 1 dalyje. Tokį procesą – Taisyklių rengimo tvarką – nustatė agentūros valdančioji taryba. Žr. Valdančiosios tarybos sprendimą dėl agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių rengimo tvarka), 2012 m. kovo 13 d. EASA valdančiosios tarybos sprendimas Nr. 01-2012.

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

⁵ Pagal pagrindinio reglamento 52 straipsnį ir Taisyklių rengimo tvarkos 5 straipsnio 3 dalį ir 6 straipsnį.

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

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

1.3. Tolesni procedūros veiksmai

Šioje nuomonėje pateikti pasiūlyti 21 dalies taisyklių pakeitimai. Ši nuomonė skirta Europos Komisijai, kuri ja remiasi kaip techniniu dokumentu rengdama teisės akto pasiūlymą.

Sprendimą, kuriame bus pateiktos priimtinos laikymosi priemonės (AMC) ir rekomendacijos (GM), agentūra paskelbs, kai bus priimti 21 dalies taisyklių pakeitimai.

2. Paaiškinimas

2.1. Nagrinėtini klausimai

Šioje nuomonėje, atsižvelgiant į pramonės atstovų prašymą, aptariama būtinybė suderinti Europoje bandomųjų skrydžių įgulos kvalifikacijas. Pramonės atstovai ne kartą susidūrė su tuo, kad vienoje šalyje įgyta bandomųjų skrydžių įgulos kvalifikacija ne visada pripažįstama kitose šalyse.

Todėl pripažinta, kad būtina gerinti laisvą asmenų (bandomųjų skrydžių įgulos) judėjimą ir (skrydžių bandymų) paslaugų teikimą.

Kitas nagrinėtinas klausimas – būtinybė, kad skrydžių bandymus atliekančios gamybinės ir projektavimo organizacijos dokumente apibrėžtų su skrydžių bandymais susijusią politiką ir procedūras. Šį dokumentą tvirtintų organizacijos kompetentinga institucija (ji gali būti nacionalinė institucija arba agentūra).

Ši užduotis grindžiama ankstesnėmis JAA pastangomis; vis dėlto ją vykdant atsižvelgiama į dabartinę agentūros reguliavimo sistemą.

2.2. Tikslai

Bendrieji EASA sistemos tikslai apibrėžti pagrindinio reglamento 2 straipsnyje. Šiuo pasiūlymu, kuriame nagrinėjamas 2.1 skyriuje nurodytas klausimas, bus padedama siekti bendrųjų tikslų.

Bendrieji šio pasiūlymo tikslai – siekiant užtikrinti, kad būtų nustatyti reikalavimai, kurių laikantis būtų galima saugiai atlikti skrydžių bandymus, pateikti suderintus įgulos kvalifikacijų reikalavimus, nustatyti skrydžių bandymų vadovą ir numatyti tinkamą pereinamąjį laikotarpį ir įgytų teisių pripažinimo priemonės.

Toliau nurodyti konkretūs tikslai.

- a) Reikalavimas taikyti skrydžių bandymų vadovą (FTOM), kuriame apibrėžta su skrydžių bandymais susijusi politika ir procedūros. Skrydžių bandymų vadove bus pateikta nuoroda į suderintas skrydžio įgulos kvalifikacijas.
- b) Skrydžio įgulos kvalifikacijų suderinimas:
 - 1) pateikiant skrydžių bandymų apibrėžtį;
 - 2) apibrėžiant skrydžių bandymų kategorijas;
 - 3) nustatant reikiamas 3 ir 4 skrydžių bandymų kategorijų pilotų kvalifikacijas ir
 - 4) pateikiant pagrindinio bandomųjų skrydžių inžinieriaus (LFTE) apibrėžtį ir išsamią informaciją apie reikiamas kvalifikacijas.
- c) Pereinamojo laikotarpio priemonės

Įgytų teisių pripažinimo taisyklių, taikytinų susijusias pareigas jau vykdantiems skrydžio įgulos nariams, taip pat pereinamojo laikotarpio priemonių, kuriomis būtų remiamas tolesnis darbas ir padedama priimti sprendimą dėl LFTE licencijos, nustatymas.

Atskirame A-NPA renkami papildomi duomenys ir informacija; juo remiantis bus pradėti svarstymai dėl licencijos išdavimo pagrindiniam bandomųjų skrydžių inžinieriui sistemos sukūrimo. Jei pasibaigus A-NPA konsultacijoms bus priimtas

sprendimas pradėti taikyti LFTE licenciją, šiuo klausimu bus surengta nauja taisyklių rengimo užduotis.

2.3. Konsultacijų rezultatai

Dėl NPA Nr. 2008-20 gauta pastabų įvairiais klausimais, susijusiais su XII priedėlio taikymo sritimi, FTOM, skrydžių bandymų kategorijų ir LFTE apibrėžtimis, taip pat su pilotams ir LFTE taikomais patirties ir kompetencijos reikalavimais. Atsakymai pateikti atsakymų į pastabas dokumente Nr. 2008-20. Pasiūlytas pataisytas tekstas, kuriame atsižvelgta į pastabas.

Keliuose atsiliepimuose prašyta paaiškinti XII priedėlio taikymo sritį, skrydžių bandymų kategorijas ir pakeisti pasiūlytus LFTE taikomus kompetencijos reikalavimus. Atsiliepimų gauta ir prieštaringu LFTE licencijos klausimu, taip pat dėl to, kad reikia pateikti daugiau su 2 000 kg arba mažesnės masės orlaiviais susijusių reguliavimo gairių. Taip pat nurodyti keli redakciniai klausimai.

2.3.1 FTOM reikalavimo taikymo sritis

Nuomonėje nurodoma, kad FTOM reikalavimas taikomas visoms patvirtintoms gamybinėms ir projektavimo organizacijoms, kuriose vykdoma skrydžių bandymų veikla. Su šia nuomone susijusiame sprendime bus persvarstytos AMC ir prireikus bus nustatytas reikalavimas taikyti FTOM procedūroms, kurios kaip alternatyva taikomos vietoj DOA (APDOA) ir sertifikavimo programų.

2.3.2 XII priedėlio reikalavimo taikymo sritis

XII priedėlio atitiktis reikalavimas taikomas, kaip toliau paaiškinta išsamiau, didesnės nei 2 000 kg masės CS-23 orlaiviams ir visiems CS-25, CS-27 ir CS-29 orlaiviams.

Didesnės nei 2 000 kg masės CS-23 orlaiviai ir visi CS-25, CS-27 ir CS-29 orlaiviai

Įvairios suinteresuotosios šalys teiravosi dėl pasirinktos apatinės ribinės 2 000 kg vertės, kurią viršijantiems CS-23 orlaiviams taikomas XII priedėlis. Pažymėtina, kad ribinę 2 000 kg svorio vertę peržiūros grupė nustatė siekdama užtikrinti, kad būtų galima išlaikyti tinkamą pusiausvyrą tarp, viena vertus, orlaivio sudėtingumo ir, kita vertus, nustatytų skrydžių bandymų sąnaudų ir sudėtingumo. Ši vertė suderinta su viršutine ribine ELA2 lėktuvų svorio verte.

Kai kuriuose atsiliepimuose nurodyta, kad CRD pateiktuose atsakymuose nepaaiškinta visa taikymo sritis ir kad kai kurie atsakymai yra nenuoseklūs. Todėl dar buvo neaišku, ar apatinė 2 000 kg svorio riba kaip ribinė XII priedėlio taikymo vertė taikoma visiems (CS-23, CS-25, CS-27 ir CS-29) ar tik CS-23 orlaiviams.

Nors pasiūlytame 21 dalies tekste XII priedėlio taikymo sritis nurodyta aiškiai, atsižvelgdama į kelis pateiktus atsiliepimus agentūra šį klausimą paaiškino išsamiau.

Į XII priedėlio taikymo sritį patenka tik didesnės nei 2 000 kg masės CS-23 orlaiviai ir visi CS-25, CS-27 ir CS-29 orlaiviai.

Dujų dirižabliai

Kitaip dėl dujų dirižablių. Tam tikri dujų dirižabliai į ELA2 apibrėžtį įtraukti nebuvo. Todėl viename atsiliepime klausta, ar pasiūlyti skrydžių bandymų reikalavimai, pirmiausia XII priedėlis, taikomas dujų dirižabliams. Pažymėtina, kad taikyti XII priedėlio reikalavimo dujų dirižabliams numatyta nebuvo.

Todėl dar kartą pabrėžiama, kad XII priedėlis taikomas tik didesnės nei 2 000 kg masės CS-23 orlaiviams ir visiems CS-25, CS-27 ir CS-29 orlaiviams.

Vis dėlto pažymėtina, kad reikalavimas taikyti skrydžių bandymų vadovą (FTOM) ir toliau galioja visiems skrydžių bandymų veiklą vykdančioms DOA / POA ir APDOA turėtojams. Šis reikalavimas taikomas ir diričabliams. Šiame vadove bus apibrėžiama su skrydžių bandymais susijusi organizacijos politika ir procedūros.

2.3.3 Įgytų teisių pripažinimo taisyklė

Atsakant į vieną atsiliepimą pažymėtina, kad įgytų teisių pripažinimo taisyklė taikoma 3 ir 4 kategorijos skrydžių bandymuose dalyvaujantiems pilotams ir bandomųjų skrydžių inžinieriams. 1 ir 2 kategorijos skrydžių bandymuose dalyvaujančių pilotų kompetencijos reikalavimai ir pakeitimo taisyklės jau apibrėžtos 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 FCL dalyje.

2.3.4 Skrydžio bandymo apibrėžtis, skrydžių bandymų kategorijos, bandomųjų skrydžių įgulos kvalifikacija

Per NPA Nr. 2008-20 konsultacijų laikotarpį agentūra gavo daug pastabų dėl skrydžių bandymų kategorijų apibrėžties, taip pat dėl kvalifikacijos ir patirties, kurios reikia siekiant įgyti įvairias skrydžių bandymų kategorijas, ir mokymo programų.

Šie klausimai aptarti ir dėl jų sutarta su specialia peržiūros grupe. Pakeitus pirminį NPA pasiūlymą, parengtas pataisytas CRD Nr. 2008-20 pasiūlytas tekstas.

Viename atsiliepime išreikšta nuomonė, kad kai kuriais atvejais mokymo programa, pirmiausia taikoma CS-23 orlaiviams, per plati (pvz., 1 LFTE kompetencijos lygiui įgyti reikia 350 antžeminio ir 60 skrydžio mokymo valandų).

Pažymėtina, kad, be 2 000 kg ribos, kurią viršijantiems CS-23 orlaiviams taikomas XII priedėlis, numatyta, kad kompetencijos reikalavimas, atsižvelgiant į CS-23 orlaivio skrydžio charakteristikas, būtų padalytas dvi dalis. Tai gali būti naudinga, jei naudojami orlaiviai, kurių apskaičiuotasis smigimo greitis (Md) yra mažesnis nei 0,6, o didžiausia apatinė debesų riba yra mažesnė nei 7 620 m (25 000 ft).

Kitame atsiliepime pasiūlytas kitoks mažiausiojo ir didžiausiojo mokymo valandų skaičių derinys, nei nurodyta šiame pasiūlyme (pvz., LFTE 1 kompetencijos lygiui įgyti reikėtų 300 antžeminio mokymo ir 90 skrydžio valandų). Šiame pasiūlyme nurodytas mokymo valandų skaičius pagrįstas grupės svarstymais, todėl agentūra siūlo išlaikyti CRD Nr. 2008-20 nurodytą mokymo programą.

Dar vienas atsiliepimas pateiktas techninės priežiūros skrydžių klausimu. Daugiau informacijos galima rasti šiuo metu agentūros rengiamuose dokumentuose tema „Su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių tinkamumo skraidyti ir veiklos aspektai“ (RMT.0393 / RMT.0394).

Taip pat pažymėtina, kad, vykdydama taisyklių rengimo užduotį RMT.0348 / RMT.0349, agentūra taip pat rengia NPA „Su gamybine ir projektavimo veikla susiję skrydžiai“.

2.3.5 Mažesnės nei 2 000 kg masės orlaivių skrydžio įgulos kompetencijos ir patirties reikalavimai

Atsižvelgiant į gautus atsiliepimus pripažįstama, kad reikia toliau standartizuoti arba pateikti skrydžio įgulos, dalyvaujančios mažesnės nei 2 000 kg masės orlaivių skrydžių

bandymuose, kompetencijos ir patirties gaires. Ateityje šiuo klausimu gali būti surengta taisyklių rengimo užduotis.

2.3.6 Pagrindinis bandomųjų skrydžių inžinierius

Atskirą grupę sudaro pastabos, pateiktos dėl NPA dėl licencijos išdavimo pagrindiniam bandomųjų skrydžių inžinieriui. Per atsiliepimų teikimo laikotarpį taip pat užregistruotos skirtingos nuomonės. Vienos aiškios krypties nebuvo galima nustatyti nei iš gautų pastabų, nei per vėliau specialios peržiūros grupės surengtus svarstymus. Nors 21 dalyje apibrėžiant bandomųjų skrydžių inžinierių kompetenciją ir patirtį pasiektas bendras sutarimas, licencijos klausimas atidėtas, kad būtų galima surinkti daugiau informacijos.

Todėl pagrindinio bandomųjų skrydžių inžinieriaus (LFTE) licencijos klausimu rengiamas A-NPA, kuriame siekiama paaiškinti šį klausimą ir padėti priimti sprendimą.

Viename atsiliepime prašyta pakeisti LFTE apibrėžtį išbraukiant formuluotę, kurioje nurodoma, kad jis padeda pilotui „valdyti orlaivį ir jo sistemas“. Šioje formuluotėje pabrėžiamas svarbus LFTE vaidmuo, galintis tiesiogiai veikti orlaivio saugą vykdant skrydžių bandymų veiklą. Todėl agentūra siūlo palikti LFTE apibrėžtį nepakeistą. Daugiau paaiškinimų bus pateikta LFTE rekomendacijose.

Kaip pirmiau nurodyta CRD Nr. 2008-20, dėl to, ar orlaivyje turi būti pagrindinis bandomųjų skrydžių inžinierius, sprendžia DOA / POA / APDOA turėtojas. Jei pagrindinio bandomųjų skrydžių inžinieriaus orlaivyje reikia, būtina surengti mokymą. Pažymėtina, kad, jei DOA turėtojas nusprendžia naudotis ne LFTE, bet kito bandomųjų skrydžių inžinieriaus paslaugomis, tiems skrydžių bandymų inžinieriams paskirtai užduočiai tinkamą mokymą nustato ir rengia DOA turėtojas. Agentūra neketina nustatyti, kad orlaivyje būtina reikėtų FTE. Už įgulos sudėtį atsako DOA / POA / APDOA turėtojas.

2.3.7 Kiti klausimai

Atsižvelgiant į vieną atsiliepimą, skrydžio bandymo apibrėžtis atnaujinta, kaip tinkamą formuluotę vartojant žodžių junginį „atitiktis tipo projektui“.

2.4. Reguliavimo poveikio vertinimo santrauka

Pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2008-20 nustatytos šios reguliavimo poveikio vertinimo galimybės:

- a. 0 galimybė – pagrindinė galimybė (niekas nekeičiama);
- b. 1 galimybė – skrydžių bandymų taisyklių rengimas.

Susijusios suinteresuotosios šalys yra DOA / POA / APDOA turėtojai, didesnės nei 2 000 kg masės CS-23, taip pat visų CS-25, CS-27 ir CS-29 orlaivių gamintojai, variklių gamintojai, papildomų tipo pažymėjimų (STC) turėtojai arba prašymų pateikėjai, galintys taikyti skrydžių bandymus kaip priemonę atitikčiai taisyklėms nustatyti. Be to, tiesioginį poveikį patiria civilinės aviacijos bandomųjų skrydžių įgula, taigi ir egzaminuojančiosios skrydžių mokymo organizacijos.

Reguliavimo poveikio vertinimo (RPV) dokumente nustatytas poveikis saugai, ekonominis ir socialinis poveikis.

Poveikis saugai vertintas remiantis 1990–2005 m. įvykusių su skrydžių bandymais susijusių avarių (vieno orlaivio su pastoviais sparnais ir vieno sukasparnio) peržiūra. Peržiūra atlikta remiantis Pasaulio oro transporto bendrovių avarių suvestine (angl. *World*

Airline Accident Summary – WAAS, Civilinės aviacijos leidinys Nr. 479). Kaip siūloma šioje nuomonėje, skrydžių bandymų vadove būtų aptariami išnagrinėjus avarijas nustatyti klausimai (oficialaus rizikos valdymo trūkumas, skrydžio įgulos sudėtis ir kompetencija, saugos įranga). Atsižvelgiant į galimą sukasparnio avarijos priežastį, panašiai kaip ir orlaivio su pastoviais sparnais atveju, pritarta, kad reikia pradėti taikyti FTOM. Be to, atlikus tolesnę analizę patvirtinta, kad reikia atitinkamų bandomųjų skrydžių įgulos kompetencijos ir patirties reikalavimų.

Įvertintas kokybinis ekonominis poveikis ir pasiūlytos jo švelninimo priemonės. Reikalaujama skrydžio įgulos patirtis ir kompetencija siejama su skrydžių bandymų ir orlaivio sudėtingumu. Numatytos keturios skirtingos įvairius skrydžių bandymus apimančios kategorijos.

Poveikis švelninamas nustačius, kad XII priedėlis taikomas tik didesnės nei 2 000 kg masės CS-23 orlaiviams, taip pat visiems CS-25, CS-27 ir CS-29 orlaiviams, įtraukus įgytų teisių pripažinimo sąlygą, skrydžio įgulos patirties ir kompetencijos reikalavimus pritaikius atsižvelgiant į bandymų ir orlaivio sudėtingumą ir nustačius ilgo pereinamojo laikotarpio priemones.

Nuomonės išvada

Atsižvelgiant į tai, kad sprendimas dėl LFTE licencijos bus atskira užduotis (žr. RMT.0583 (MDM.003 c punktą), A-NPA dėl LFTE), numatoma, kad šio pasiūlymo priėmimas turėtų teigiamą poveikį visų tiesiogiai skrydžių bandymuose dalyvaujančių organizacijų ir asmenų saugai. Mažiausias ekonominis poveikis užtikrintas proporcingais reikalavimais ir tinkamomis pereinamojo laikotarpio priemonėmis.

Daugiau informacijos apie šį RPV pateikta pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2008-20.

2.5. Pasiūlytų pakeitimų apžvalga

G poskyrio „Gamybinės organizacijos patvirtinimas“ 21.A.143 dalį „Aprašymas“ siūloma iš dalies pakeisti įtraukiant reikalavimus taikyti FTOM. Jei gamybinės organizacijos atlieka skrydžių bandymus, reikalaujama, kad jos taikytų FTOM. Šiame dokumente pateikiama išsami informacija apie reikiamą organizacijos skrydžių bandymų politiką ir procedūras. FTOM reikalavime pateikiama nuoroda į XII priedėlį. FTOM pateikiamas kompetentingai institucijai.

J poskyrio „Projektavimo organizacijos patvirtinimas“ 21.A.243 dalį „Duomenys“ pasiūlyta iš dalies pakeisti įtraukiant FTOM reikalavimus. Jei projektavimo organizacijos atlieka skrydžių bandymus, reikalaujama, kad jos taikytų FTOM. FTOM reikalavime pateikiama nuoroda į XII priedėlį. FTOM pateikiamas agentūrai.

P poskyrio „Skrydžio leidimas“ 21.A.708 dalį „Skrydžio sąlygos“ pasiūlyta iš dalies pakeisti įtraukiant naujajame XII priedėlyje nustatytus reikalavimus. Šiame priedėlyje aptariami toliau išdėstyti klausimai.

Taikymo sritis. XII priedėlis taikomas didesnės nei 2 000 kg MTOM CS-23 orlaiviams, taip pat visiems CS-25, CS-27 ir CS-29 orlaiviams.

Terminų apibrėžtys. Pateiktos skrydžio bandymo, bandomųjų skrydžių inžinieriaus (FTE) ir pagrindinio bandomųjų skrydžių inžinieriaus (LFTE) apibrėžtys.

Skrydžių bandymų kategorijos. XII priedėlyje skrydžių bandymai pagal sudėtingumą suskirstyti į keturias skirtingas kategorijas.

Bandomųjų skrydžių įgulos kvalifikacija. XII priedėlyje pateikti 3 ir 4 kategorijų skrydžių bandymus atliekantiems pilotams ir pagrindiniam bandomųjų skrydžių inžinieriui taikomi kvalifikacijos reikalavimai.

Lakūnų bandytojų ir pagrindinių bandomųjų skrydžių inžinierių kompetencijos ir patirties reikalavimai skiriasi atsižvelgiant į du parametrus – skrydžių bandymų sudėtingumą ir orlaivio sudėtingumą. Pasiūlytuose 1 arba 2 kategorijos skrydžių bandymuose dalyvaujantiems pilotams taikomuose reikalavimuose nurodoma FCL dalis. 3 arba 4 kategorijų skrydžių bandymuose dalyvaujančių pilotų ir pagrindinių bandomųjų skrydžių inžinierių mokymas skirtųsi atsižvelgiant į organizaciją, kurioje jie dirba.

Pagrindinis bandomųjų skrydžių inžinierius (LFTE). Pateikti įgaliojimo reikalavimų duomenys iš šiuos inžinierius įdarbinusios organizacijos.

Kitų bandomųjų skrydžių inžinierių kompetencija ir patirtis. Pateikti bendrosios patirties, mokymo ir įrašų saugojimo reikalavimai.

Priimta 2013 m. rugpjūčio 22 d. Kelne.

P. GOUDOU
Vykdomasis direktorius
(parašas)

3. Susiję dokumentai

3.1. Susiję reglamentai

2012 m. rugsėjo 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės.

3.2. Susiję sprendimai

Europos aviacijos saugos agentūros vykdomojo direktoriaus sprendimas, kuriuo iš dalies keičiamas 2013 m. sausio 23 d. agentūros vykdomojo direktoriaus sprendimas Nr. 2013/001/R dėl orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo priimtinių laikymosi priemonių ir rekomendacijų („21 dalies AMC ir rekomendacijos“).

Pastaba: sprendimą, kuriame bus pateiktos AMC ir rekomendacijos, agentūra paskelbs, kai *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* bus paskelbtas įgyvendinimo taisyklių tekstas.

3.3. Kiti susiję dokumentai

A-NPA Nr. 2013-XX „Pagrindinio bandomųjų skrydžių inžinieriaus licencija“

ICAO 1 priedas „Licencijų išdavimas darbuotojams“

NPA Nr. 2008-20 ir CRD Nr. 2008-20 „Skrydžių bandymai“