



PRÓBY W LOCIE

DOTYCZY CRD 2008-20 – MDM.003A – 22/08/2013

STRESZCZENIE

Niniejsza opinia dotyczy zagadnień poprawy bezpieczeństwa podczas wykonywania prób w locie i skupia się w szczególności na określeniu i ujednoczeniu kwalifikacji załogi wykonującej próby w locie, a także ma na celu osiągnięcie sprawnego stosowania wprowadzonych wymogów. Opinia proponuje wprowadzenie instrukcji wykonywania prób w locie określającej politykę i procedury organizacji dotyczące prób w locie.

Ponadto proponuje się zmianę części 21, polegającą na wprowadzeniu nowego dodatku XII dotyczącego statku powietrznego CS-23 z maksymalną masą startową (MTOM) powyżej 2000 kg oraz wszystkich statków powietrznych CS-25, CS-27 i CS-29. Dodatek obejmuje następujące zagadnienia:

1. Definicja prób w locie.
2. Kategorie prób w locie.
3. Kategorie pilotów wykonujących próby w locie kategorii 3 i 4.
4. Definicja i kwalifikacje głównego mechanika lotniczego doświadczalnego.

Przy wprowadzaniu go w życie proponowane jest stosowanie zasady praw nabytych oraz środków przejściowych wspierających dalsze ewentualne prace dotyczące udzielania licencji głównemu mechanikowi lotniczemu doświadczalnemu (LFTE). Osobne wstępne zawiadomienie o proponowanej zmianie (A-NPA) zawiera dodatkowe dane oraz informacje i zapoczątkuje dyskusję dotyczącą utworzenia planu udzielania licencji dla definicji LFTE.

Po wydaniu opinii wydana zostanie decyzja wprowadzająca akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) i materiały zawierające wytyczne (GM) do części 21, zawierająca dodatkowe zalecenia dotyczące zagadnień poruszonych w tym dokumencie.

Zakres stosowalności			Mapa procesu	
Rozporządzenia i decyzje, których dotyczą zmiany	Rozporządzenie nr 748/2012	Komisji (UE)	Dokument koncepcyjny:	Nie
Zainteresowane strony:	Wszystkie DOA/POA/APDOA, , załogi prowadzące próby w locie statków powietrznych CS-23 powyżej 2000 kg, CS-25, CS-27, CS-29, państwa członkowskie, organizacje wykonujące próby w locie, zrzeszenia branżowe.		Grupa ds. tworzenia przepisów:	Tak
Czynnik/genez a:	Harmonizacja, bezpieczeństwo		Zakres zadań	08/12/2004
Odniesienia:	Nie dotyczy		Rodzaj RIA:	Pełne
			Konsultacje techniczne podczas projektowania NPA:	Tak
			Data publikacji NPA:	2008/03
			Czas trwania konsultacji NPA:	5 miesięcy
			Grupa rewizyjna:	Tak
			Konsultacje szczegółowe:	Nie
			Data publikacji decyzji:	2014/03

Spis treści

1. Informacje proceduralne	3
1.1. Procedura legislacyjna	3
1.2. Struktura niniejszej opinii oraz dokumentów powiązanych	3
1.3. Kolejne etapy procedury	4
2. Nota wyjaśniająca	5
2.1. Przedmiotowe zagadnienia	5
2.2. Cele.....	5
2.3. Wynik konsultacji	6
2.4. Podsumowanie oceny skutków regulacji	8
2.5. Przegląd proponowanych zmian	9
3. Dokumenty referencyjne.....	11
3.1. Rozporządzenia, których dotyczą zmiany.....	11
3.2. Decyzje, których dotyczą zmiany	11
3.3. Odnośne dokumenty.....	11

1. Informacje proceduralne

1.1. Procedura legislacyjna

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „Agencją”) opracowała niniejszą opinię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008¹ (zwanym dalej „rozporządzeniem podstawowym”) oraz procedurą regulacyjną².

Sposób tworzenia przepisów zawarty jest w programie działań regulacyjnych Agencji na rok 2013 w MDM.003a. Zakres i ramy czasowe zadania określono w powiązonym dokumencie dotyczącym zakresu zadań (ToR) w MDM.003(a)³.

Agencja opracowała niniejszy projekt opinii na podstawie informacji grupy ds. tworzenia przepisów w MDM.003. Konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami⁴ odbyły się za pośrednictwem zawiadomienia o proponowanej zmianie (NPA) 2008–20⁵, opublikowanego w dniu 29.08.2008 r.

Do 31.01.2009 r. Agencja otrzymała 315 różnych uwag od zainteresowanych stron, w tym od przedstawicieli przemysłu, władz lotnictwa krajowego, organizatorów szkoleń oraz organizacji zawodowych.

Agencja odniosła się do otrzymanych uwag dotyczących NPA. Otrzymane uwagi i odpowiedzi Agencji zawarto w dokumencie Odpowiedzi na uwagi (CRD) 2008–20⁶, opublikowanym w dniu 13.09.2012 r.

Do 13.11.2012 r. Agencja otrzymała 11 uwag dotyczących CRD od zainteresowanych stron, w tym od przedstawicieli przemysłu, władz lotnictwa krajowego oraz organizacji zawodowych.

Tekst niniejszej opinii (tj. Noty wyjaśniającej oraz projektu rozporządzenia) został opracowany przez Agencję z uwzględnieniem uwag zgłoszonych do CRD.

Mapa procesu na stronie tytułowej przedstawia główne etapy tej procedury regulacyjnej.

1.2. Struktura niniejszej opinii oraz dokumentów powiązanych

Rozdział 1 niniejszej opinii zawiera informacje proceduralne dotyczące przedmiotowego zadania. Rozdział 2 „Nota wyjaśniająca” objaśnia główne zagadnienia techniczne. Tekst projektu przepisów proponowanych przez Agencję dostępny jest na stronie internetowej Agencji⁷. Rozdział 3 zawiera podsumowanie przyszłych decyzji dyrektora wykonawczego dotyczących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) lub materiałów zawierających wytyczne (GM).

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 6/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r. (Dz.U. L 4 z 9.1.2013, s. 34)

² Na mocy art. 52 ust. 1 rozporządzenia podstawowego Agencja jest zobowiązana postępować zgodnie z uporządkowanym procesem regulacyjnym. Proces taki został przyjęty przez zarząd Agencji i jest zwany „procedurą regulacyjną”. Zob. decyzja zarządu w sprawie procedury, która ma być stosowana przez Agencję do wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych oraz wytycznych (procedura regulacyjna), decyzja zarządu EASA nr 01-2012 z 13 marca 2012 r..

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 Zgodnie z art. 52 rozporządzenia podstawowego oraz art. 5(3) i 6 Procedury regulacyjnej.

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. Kolejne etapy procedury

Opinia zawiera proponowane zmiany do części 21 rozporządzenia i jest przeznaczona dla Komisji Europejskiej, która posłuży się nią jako podstawą techniczną do przygotowania wniosku ustawodawczego.

Agencja wyda decyzję zawierającą akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) i materiały zawierające wytyczne (GM) po tym, jak zostaną wprowadzone zmiany w części 21 rozporządzenia.

2. Nota wyjaśniająca

2.1. Przedmiotowe zagadnienia

Niniejsza opinia dotyczy potrzeby ujednoczenia kwalifikacji załóg wykonujących próby w locie w Europie, w odpowiedzi na zapotrzebowanie przemysłu. Często zdarzały się bowiem przypadki, w których załogi kwalifikujące się do wykonywania prób w jednym kraju nie spełniały wymagań w innych krajach.

Dlatego też potwierdzono konieczność poprawy swobodnego przepływu pracowników (załóg wykonujących próby w locie) i usług (próby w locie).

Kolejne zagadnienie dotyczy potrzeby wydania przez organizacje produkujące i projektujące, które przeprowadzają próby w locie, dokumentu określającego strategię i procedury związane z próbami w locie. Dokument ten wymagałby zatwierdzenia przez organ właściwy dla danej organizacji (mogą to być władze krajowe lub Agencja).

Zadanie to wywodzi się z wcześniejszych działań wspólnych władz lotniczych (JAA), uwzględnia jednak obecne przepisy Agencji.

2.2. Cele

Główne cele systemu EASA określa art. 2 rozporządzenia podstawowego. Propozycja ta przyczyni się do osiągnięcia celów ogólnych przez odniesienie do zagadnień określonych w punkcie 2.1.

Celem zasadniczym niniejszej propozycji jest zapewnienie wprowadzenia wymagań umożliwiających bezpieczne wykonywanie prób w locie przez określenie ujednoczonych wymogów dotyczących kwalifikacji załogi, stworzenie instrukcji wykonywania prób w locie oraz wyznaczenie odpowiedniego okresu przejściowego dla praw nabytych.

Cele szczegółowe:

- (a) Wprowadzenie wymagań dotyczących instrukcji wykonywania prób w locie (FTOM), która określa strategię i procedury dotyczące prób w locie. FTOM będzie zawierała odniesienia do ujednoczonych kwalifikacji załogi latającej.
- (b) Ujednoczenie kwalifikacji załogi latającej dzięki następującym działaniom:
 - (1) określenie definicji prób w locie,
 - (2) określenie kategorii prób w locie,
 - (3) ustalenie niezbędnych kwalifikacji pilotów dla kategorii 3 i 4 prób w locie oraz
 - (4) określenie definicji głównego mechanika lotniczego doświadczalnego (LFTE) i wyszczególnienie niezbędnych kwalifikacji.
- (c) Środki przejściowe

Wprowadzenie praw nabytych dla członków załóg latających już wykonujących przedmiotowe funkcje oraz środków przejściowych wspomagających dalsze prace oraz decyzje dotyczące licencji LFTE.

Osobne wstępne zawiadomienie o proponowanej zmianie (A-NPA) zawiera dodatkowe dane oraz informacje i zapoczątkuje dyskusję dotyczącą utworzenia systemu udzielania licencji LFTE. Jeżeli wynikiem konsultacji A-NPA będzie decyzja o dalszym stosowaniu licencji LFTE, powstanie nowe zadanie regulacyjne w tym zakresie.

2.3. Wynik konsultacji

NPA 2008–20 doprowadziło do powstania uwag dotyczących różnych zagadnień w kwestii stosowania dodatku XII, instrukcji wykonywania prób w locie (FTOM), definicji kategorii prób w locie i LFTE oraz wymaganego doświadczenia i kompetencji pilotów i LFTE. Odpowiedzi przedstawiono w CRD 2008–20. Zaproponowano zmieniony tekst z uwzględnieniem zgłoszonych uwag.

Pojawiło się niewiele uwag dotyczących wyjaśnienia stosowania dodatku XII, kategorii prób w locie i zmian proponowanych wymagań dotyczących kompetencji LFTE. Otrzymano również dodatkowe uwagi dotyczące dyskusyjnej kwestii licencji LFTE, a także potrzeby dodatkowych uregulowań dla statków powietrznych o masie 2000 kg i poniżej. Poruszono również kwestie redakcyjne.

2.3.1 Stosowanie wymagania FTOM

W opinii stwierdza się, że FTOM wymagana jest dla wszystkich zatwierdzonych organizacji produkujących i projektujących, w których prowadzone są próby w locie. Decyzja powiązana z niniejszą opinią skoryguje materiały AMC oraz, w stosownych przypadkach, rozwinie wymaganie posiadania FTOM dla celów procedur alternatywnych do DOA (APDOA) i programów certyfikacji.

2.3.2 Stosowanie wymagań dodatku XII

Wymóg spełnienia wymagań dodatku XII dotyczy statków powietrznych CS-23 o masie powyżej 2000 kg i wszystkich CS-23, CS-27 i CS-29, jak wyjaśniono poniżej.

Statki powietrzne CS-23 powyżej 2000 kg i wszystkie CS-25, CS-27 i CS-29

Różne zainteresowane strony przesyłały pytania dotyczące wartości 2000 kg, ustalonej jako dolna granica stosowania dodatku XII do statku powietrznego CS-23. Należy zauważyć, że wartość graniczna 2000 kg została ustalona przez grupę rewizyjną, aby wyważyć pomiędzy złożonością statku powietrznego a kosztami i dotkliwością wymaganych prób w locie. Wartość ta pokrywa się z górnym limitem masy ELA2 dla samolotów.

W niektórych uwagach stwierdzono, że odpowiedzi przedstawione w CRD nie wyjaśniają w pełni zakresu stosowania, a w niektórych przypadkach były niekonsekwentne. Istnieje zatem nadal wątpliwość, czy dolny limit masy 2000 kg stanowi granicę stosowania dla dodatku XII tylko w odniesieniu do statku powietrznego CS-23, czy dotyczy on wszystkich statków powietrznych CS-23, CS-25, CS-27 i CS-29.

Mimo że zasady stosowania dodatku XII jasno określono w tekście części 21, w niektórych uwagach zwracano się do Agencji o doprecyzowanie tej kwestii.

Stosowanie dodatku XII jest ograniczone wyłącznie do statku powietrznego CS-23 o masie powyżej 2000 kg oraz do wszystkich statków powietrznych CS-25, CS-27 i CS-29.

Statki powietrzne gazowe

Odmierna sytuacja dotyczy gazowych statków powietrznych. Niektóre gazowe statki powietrzne nie zostały objęte definicją ELA2. Tym samym w jednej z uwag zapytano, czy proponowane wymagania dotyczące prób w locie, a w szczególności dodatek XII, mają zastosowanie do gazowych statków powietrznych. Należy nadmienić, że zgodnie z intencją wymagania dodatku XII nie miały mieć zastosowania do gazowych statków powietrznych.

Dlatego też należy jeszcze raz podkreślić, że dodatek XII ma zastosowanie wyłącznie do statków powietrznych CS-23 o masie powyżej 2000 kg oraz do wszystkich statków powietrznych CS-25, CS-27 i CS-29.

Należy jednak wspomnieć, że wymagania dotyczące instrukcji wykonywania prób w locie (FTOM) pozostają w mocy dla wszystkich DOA/POA i APDOA wykonujących próby w locie. Obejmują one także sterowce. Instrukcja ta będzie określać strategię i procedury organizacji dotyczące wykonywania prób w locie.

2.3.3 Prawa nabyte

W odpowiedzi na jedną z uwag należy nadmienić, że zasadę praw nabytych stosuje się do pilotów zaklasyfikowanych do kategorii 3 i 4 prób w locie oraz mechaników lotniczych doświadczalnych. Jeśli chodzi o pilotów zaklasyfikowanych do kategorii 1 i 2 prób w locie, wymagania dotyczące kompetencji oraz reguł konwersji nie zostały jeszcze określone w części FCL rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r.

2.3.4 Definicja prób w locie, kategorie prób w locie, kwalifikacje załóg wykonujących próby w locie

W okresie konsultacyjnym NPA 2008–20 Agencja otrzymała liczne uwagi dotyczące definicji kategorii prób w locie oraz zakresu kwalifikacji i doświadczenia wymaganego dla różnych kategorii prób w locie oraz programów szkoleń.

Kwestie te zostały omówione i uzgodnione z dedykowaną grupą rewizyjną. Zmiany wprowadzone do początkowej propozycji NPA zaowocowały powstaniem zmienionego tekstu, zaproponowanego w CRD 2008–20.

W niektórych przypadkach programy szkoleń uznano za zbyt rozbudowane (np. wymagane 350 godzin szkolenia na ziemi i 60 godzin w locie dla poziomu kompetencji LFTE 1), szczególnie w odniesieniu do statku powietrznego CS-23.

Należy zauważyć, że – oprócz progu 2000 kg dla statku powietrznego CS-23, powyżej którego ma zastosowanie dodatek XII – umożliwiono podział wymaganych kompetencji na dwa poziomy, w zależności od charakterystyki lotu statku powietrznego CS-23. Może to dotyczyć statku powietrznego z projektowaną prędkością nurkowania (Md) poniżej 0,6 i maksymalnym pułapem poniżej 7620 m.

W innej uwadze sugerowano inny podział większej i mniejszej liczby godzin szkolenia niż określony w propozycji (np. 300 godzin na ziemi i 90 godzin w locie dla poziomu kompetencji LFTE 1). Liczba godzin szkolenia w ramach tej propozycji była oparta na rewizji grupowej, dlatego też Agencja proponuje utrzymanie programów szkolenia w zgodności z CRD 2008-20.

Kolejna uwaga dotyczyła problemu lotów kontrolnych po wykonaniu obsługi. Dodatkowe informacje dostępne są w opracowywanych obecnie przez Agencję materiałach regulacyjnych dotyczących „Zdatności do lotu i aspektów operacyjnych lotów kontrolnych po wykonaniu obsługi” RMT.0393/.0394.

Należy również nadmienić, że Agencja przygotowuje również NPA dotyczące „Lotów związanych z działaniami produkcyjnymi i projektowymi” w RMT.0348/.0349.

2.3.5 Kompetencje załogi latającej / wymagane doświadczenie dla statków powietrznych poniżej 2000 kg

Na podstawie otrzymanej informacji zwrotnej potwierdza się potrzebę dążenia do dalszej normalizacji lub dostarczania wskazówek w zakresie kompetencji i doświadczenia załóg latających podczas prób w locie na statkach powietrznych o masie poniżej 2000 kg. Może to stanowić przedmiot przyszłego zadania regulacyjnego.

2.3.6 Główny mechanik lotniczy doświadczalny

Osobna grupa uwag zgłoszonych do NPA dotyczyła licencji głównego mechanika lotniczego doświadczalnego. Podobnie rozbieżne opinie otrzymano w okresie przewidzianym na zgłaszanie uwag. Na podstawie otrzymanych uwag ani na podstawie późniejszej kontroli przeprowadzonej przez dedykowaną grupę rewizyjną nie udało się przyjąć wspólnego kierunku. Pomimo osiągnięcia ogólnego porozumienia co do wymagań dotyczących kompetencji i doświadczenia mechaników pokładowych uczestniczących w próbach w locie w ramach części 21 problem licencji odłożono na później, w celu zgromadzenia dodatkowych informacji.

Dlatego też problem licencji głównego mechanika lotniczego doświadczalnego stanowi obecnie przedmiot A-NPA mającego na celu wyjaśnienie i stworzenie podstaw do podjęcia decyzji w tej kwestii.

W jednej z uwag domagano się przeglądu definicji LFTE, polegającego na usunięciu wyrażen odnoszących się do wspomagania pilota „w obsłudze statku powietrznego i jego systemów”. Wyrażenia te podkreślają kluczową rolę LFTE, która może wpływać bezpośrednio na bezpieczeństwo statku powietrznego podczas próby w locie. Dlatego też Agencja proponuje zachować definicję LFTE w niezmienionej formie. Dodatkowe wyjaśnienia zostaną dodane w materiałach zawierających wskazówki dotyczących LFTE.

Jak zaznaczono wcześniej w CRD 2008–20, posiadacz DOA/POA/APDOA decyduje o potrzebie obecności głównego mechanika lotniczego doświadczalnego. Jeżeli obecność LFTE na pokładzie jest wymagana, wówczas powinien on przejść obowiązkowe szkolenie. Należy wspomnieć że – jeżeli posiadacz DOA zdecyduje o zaangażowaniu innego mechanika niż LFTE, wówczas posiadacz DOA powinien określić i zapewnić szkolenie odpowiadające zadaniom wykonywanym przez tych mechaników lotniczych doświadczalnych. Agencja nie ma na celu narzucać obecności na pokładzie jakiegokolwiek mechanika lotniczego doświadczalnego. Za skład załogi odpowiada posiadacz DOA/POA/APDOA.

2.3.7 Pozostałe kwestie

Na podstawie jednej z uwag definicja prób w locie została zaktualizowana przez użycie wyrażenia „zgodność z projektem typu”, stanowiącego prawidłowe sformułowanie.

2.4. Podsumowanie oceny skutków regulacji

W NPA 2008-20 określono następujące opcje w ocenie skutków regulacji (ang. Regulatory Impact Assessment, RIA):

- a. opcja 0: Opcja podstawowa (bez zmian)
- b. opcja 1: Regulacja prób w locie.

Zainteresowanymi stronami są DOA/POA/APDOA, producenci CS-23 powyżej 2000 kg oraz producenci wszystkich statków powietrznych CS-25, CS-27, CS-29, producenci silników, posiadacze uzupełniających certyfikatów typu (STC) lub wnioskodawcy, którzy stosują

próby w locie jako środek mający na celu zapewnienie zgodności z przepisami. Ponadto dotyczy to bezpośrednio załóg cywilnych wykonujących próby w locie, a także organizacji szkoleniowych.

Oddziaływania określone w ocenie skutków regulacji: dotyczące bezpieczeństwa, ekonomiczne, społeczne.

Oddziaływania na bezpieczeństwo oceniono na podstawie analiz wypadków (jednego samolotu i jednego wiroplatu) zebranych z wypadków podczas prób w locie, które miały miejsce w latach 1990 i 2005. Analiza została przeprowadzona na podstawie Światowego Rejestru Wypadków Linii Lotniczych (WAAS – Publikacja Lotnictwa Cywilnego 479). Kwestie dostrzeżone w wyniku analizy tych wypadków (brak formalnej oceny ryzyka, skład i kompetencje załogi latającej, wyposażenie bezpieczeństwa) byłyby poruszane w instrukcji FTOM, zgodnie z propozycją zawartą w niniejszej opinii. Podobnie jak w przypadku statku powietrznego ze skrzydłami stałymi prawdopodobna przyczyna wypadku wiroplatu przemawiała za wprowadzeniem FTOM. Ponadto dalsze analizy przemawiały za potrzebą wprowadzenia odpowiednich wymagań dotyczących kompetencji i doświadczenia załóg wykonujących próby w locie.

Skutki ekonomiczne poddano ocenie ilościowej i zaproponowano środki zaradcze. Doświadczenie i kompetencje wymagane od załogi latającej dotyczą złożoności prób w locie oraz statku powietrznego. Przewidziano cztery różne kategorie prób w locie.

Środki zaradcze obejmowały ograniczenie stosowania dodatku XII do statku powietrznego CS-23 o masie powyżej 2000 kg oraz wszystkich statków powietrznych CS-25, CS-27 i CS-29, wprowadzenie klauzuli praw nabytych, dostosowywanie wymagań dotyczących doświadczenia i kompetencji załogi latającej oraz uzależnienie kompetencji od złożoności prób i statku powietrznego, a także ustalenie długich okresów przejściowych.

Wniosek do opinii

Biorąc pod uwagę, że decyzja o udzieleniu licencji LFTE stanowić będzie osobne zadanie (zob. RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA dla LFTE), należy się spodziewać, że przyjęcie tej propozycji miałyby pozytywny wpływ na bezpieczeństwo we wszystkich organizacjach oraz na osoby bezpośrednio zaangażowane w próby w locie. Skutki ekonomiczne zminimalizowano przez proporcjonalne wymagania i odpowiednie środki przejściowe.

Dodatkowe informacje dotyczące przedmiotowej oceny skutków regulacji zawarto w NPA 2008.20.

2.5. Przegląd proponowanych zmian

Podczęść G – „Zatwierdzanie organizacji produkujących” pkt. 21.A.143 „Charakterystyka” – proponowana zmiana polegająca na uwzględnieniu wymagań dla FTOM. Organizacje produkujące obowiązane są posiadać FTOM, jeżeli próby w locie stanowią część ich działalności. Dokument ten powinien wyszczególniać niezbędne strategie i procedury przeprowadzania prób w locie przez organizację. Wymóg posiadania FTOM powiązано z dodatkiem XII. Instrukcję należy przedłożyć kompetentnemu organowi.

Podczęść J – „Zatwierdzenie organizacji projektującej” pkt. 21.A.243 „Dane” – proponowana zmiana polegająca na uwzględnieniu wymagań dla FTOM. Organizacje projektujące obowiązane są posiadać FTOM, jeżeli próby w locie stanowią część ich działalności. Wymóg posiadania FTOM powiązано z dodatkiem XII. Instrukcję należy przedłożyć EASA.

Podczęść P – „Zezwolenie na lot” pkt. 21.A.708 „Warunki lotu” – proponowana zmiana polegająca na uwzględnieniu wymagań określonych w nowym dodatku XII. Dodatek ten porusza następujące kwestie:

Zakres stosowania: Dodatek XII ma zastosowanie do statków powietrznych CS-23 o maksymalnej masie startowej powyżej 2000 kg oraz do wszystkich statków powietrznych CS-25, CS-27 i CS-29.

Definicje: Podano definicje mechanika lotniczego doświadczalnego (FTE) oraz głównego mechanika lotniczego doświadczalnego (LFTE).

Kategorie prób w locie: Dodatek XII wprowadza podział prób w locie na cztery różne kategorie, w zależności od złożoności prób w locie.

Kwalifikacje załogi wykonującej próby w locie: Dodatek XII przedstawia wymagania dotyczące kwalifikacji pilotów wykonujących próby w locie kategorii 3 i 4 oraz dla LFTE.

Wymagania dotyczące kompetencji i doświadczenia pilotów doświadczalnych oraz głównych mechaników lotniczych doświadczalnych zależą od dwóch parametrów: złożoności prób w locie oraz złożoności statku powietrznego. W przypadku pilotów prób w locie kategorii 1 i 2 proponowane wymagania zawarte są w części-FCL. Dla pilotów prób w locie kategorii 3 i 4 oraz dla głównych mechaników lotniczych doświadczalnych wymagane szkolenie powinno być dostosowane do potrzeb zatrudniającej ich organizacji.

Główny mechanik lotniczy doświadczalny (LFTE): Podano wymagania autoryzacyjne organizacji zatrudniającej.

Kompetencje i doświadczenie pozostałych mechaników lotniczych doświadczalnych: Określono wymagania dotyczące ogólnego doświadczenia, szkolenia i ewidencji.

Kolonia, 22 sierpnia 2013 r.

P. GOUDOU
Dyrektor Generalny

3. Dokumenty referencyjne

3.1. Rozporządzenia, których dotyczą zmiany

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących.

3.2. Decyzje, których dotyczą zmiany

Decyzja dyrektora wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego zmieniająca decyzję nr 2013/001/R dyrektora wykonawczego Agencji z dnia 23 stycznia 2013, dotyczącą akceptowalnych sposobów wypełnienia wymagań (AMC) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) dla statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (AMC i GM dla części 21).

Uwaga: Agencja opublikuje decyzję zawierającą AMC i GM po opublikowaniu przepisów wykonawczych w Dzienniku Urzędowym UE.

3.3. Odnośne dokumenty

A-NPA 2013-XX dotyczące „Licencji głównego mechanika lotniczego doświadczalnego”

ICAO Aneks 1 dotyczący „Licencji personelu”

NPA 2008-20 i CRD 2008-20 dotyczące „Prób w locie”