



## TESTNI LETI

POVEZANI CRD 2008-20 — MDM.003A — 22.8.2013

### POVZETEK

Mnenje obravnava vprašanje izboljšanja varnosti testnih letov in se pri tem zlasti osredotoča na opredelitev in uskladitev usposobljenosti posadke za testne lete ter vzpostavitev neoviranega prehoda na sprejete zahteve. **V mnenju je predlagano sprejetje priročnika za operacije testnih letov, v katerem bi bila opredeljena pravila in postopki organizacije v zvezi s testnimi leti.**

Poleg tega se predlaga tudi sprememba dela 21, ki naj bi vključeval nov Dodatek XII za zrakoplove CS-23 z največjo dovoljeno vzletno maso (MTOM) nad 2 000 kg ter vse zrakoplove CS-25, CS-27 in CS-29. Ta dodatek obravnava naslednje teme:

1. opredelitev testnih letov
2. kategorije testnih letov
3. usposobljenost pilotov za testne lete kategorij 3 in 4
4. opredelitev in usposobljenost glavnih inženirjev za testne lete.

Predlaga se, da prehodna pravila in prehodni ukrepi ob začetku veljavnosti podprejo nadaljnje morebitno delo v zvezi z licenciranjem glavnih inženirjev za testne lete (lead flight test engineer – LFTE). V posebnem obvestilu A-NPA bodo zbrani dodatni podatki in informacije, ki bodo na voljo za razpravo v zvezi s programom licenciranja LFTE.

Mnenju bo sledil sklep, ki bo v del 21 uvedel sprejemljive načine usklajevanja in navodila zaradi zagotovitve smernic o temah, ki jih obravnava ta dokument.

Uporaba		Načrt postopka	
Zadevni predpisi in sklepi:	Uredba Komisije (EU) št. 748/2012	Dokument za razpravo:	ne
		Skupina za oblikovanje predpisov:	da
Zadevne zainteresirane strani:	Vsi DOA/POA/APDOA, posadka za testne lete za zrakoplove CS-23 nad 2 000 kg, CS-25, CS-27 in CS-29, države članice, organizacije za usposabljanje za testne lete, strokovna združenja.	Naloge in pristojnosti:	08/12/2004
		Vrsta ocene zakonodajnega učinka:	polna
		Tehnično posvetovanje med pripravo dokumenta NPA:	da
Dejavnik/izvor:	Usklajevanje, varnost	Datum objave NPA:	2008/03
		Trajanje posvetovanj o NPA:	5 mesecev
Reference:	N/A	Skupina za pregled:	da
		Osredotočeno posvetovanje:	ne
		Datum objave NPA:	2014/03

---

## Kazalo

1. Postopkovne informacije .....	3
1.1. Postopek razvoja pravil .....	3
1.2. Struktura tega mnenja in povezanih dokumentov .....	3
1.3. Naslednji koraki v postopku .....	4
2. Obrazložitev .....	5
2.1. Vprašanja za obravnavo .....	5
2.2. Cilji .....	5
2.3. Rezultati posvetovanja .....	6
2.4. Povzetek ocene zakonodajnega učinka .....	8
2.5. Pregled predlaganih sprememb .....	9
3. Reference .....	11
3.1. Zadevni predpisi .....	11
3.2. Zadevni sklepi .....	11
3.3. Referenčni dokumenti .....	11

## 1. Postopkovne informacije

### 1.1. Postopek razvoja pravil

Evropska agencija za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) je to mnenje pripravila v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008<sup>1</sup> (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba) in postopkom za oblikovanje predpisov<sup>2</sup>.

Ta dejavnost oblikovanja predpisov je vključena v program agencije za oblikovanje predpisov za leto 2013 pod MDM.003a. Področje uporabe in časovni okvir naloge sta bila opredeljena v ustreznih nalogah in pristojnostih (ToR) MDM.003(a)<sup>3</sup>.

Osnutek besedila tega mnenja je Agencija pripravila na podlagi prispevkov skupine za sprejemanje predpisov MDM.003. Posvetovanja so potekala z vsemi zainteresiranimi stranmi<sup>4</sup> na podlagi obvestila o predlagani spremembi (NPA) 2008-20<sup>5</sup>, ki je bilo objavljeno 29. avgusta 2008.

Agencija je do roka 31. januarja 2009 od zainteresiranih strani, med drugim od industrije, nacionalnih letalskih organov, izvajalcev usposabljanj in strokovnih organizacij, prejela 315 ločenih pripomb.

Agencija je obravnavala pripombe k NPA in nanje tudi odgovorila. Prejete pripombe in odgovori Agencije so bili predstavljeni v dokumentu o odzivih na pripombe (CRD) k NPA 2008-20<sup>6</sup>, ki je bil objavljen dne 13. septembra 2012.

Do roka 13. novembra 2012 je Agencija od zainteresiranih strani, med drugim od industrije, nacionalnih letalskih organov in strokovnih organizacij, prejela 11 odzivov na dokument CRD.

Agencija je pri pripravi tega mnenja (tj. obrazložitev in osnutek uredbe) upoštevala odzive na dokument CRD.

Postopkovni načrt na naslovni strani povzema najpomembnejše mejnike te dejavnosti oblikovanja predpisov.

### 1.2. Struktura tega mnenja in povezanih dokumentov

Poglavje 1 tega dokumenta vsebuje postopkovne informacije, ki zadevajo to nalogo. Poglavje 2 „Obrazložitev“ pojasnjuje osrednjo tehnično vsebino. Osnutek besedila predpisov, ki ga je predlagala Agencija, je objavljen na njenem spletišču<sup>7</sup>. Poglavje 3

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1), kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 6/2013 z dne 8. januarja 2013 (UL L 4, 9.1.2013, str. 34).

<sup>2</sup> Agencija je zavezana upoštevati strukturiran postopek za oblikovanje predpisov, kot zahteva člen 52(1) osnovne uredbe. Takšen postopek je sprejel upravni odbor agencije in se imenuje „postopek za oblikovanje predpisov“. Glejte sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek za oblikovanje predpisov), Sklep EASA MB št. 01-2012 z dne 13. marca 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 skladu s členom 52 osnovne uredbe in členoma 5(3) in 6 postopka za oblikovanje predpisov.

<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>.

vsebuje povzetek povezanih prihodnjih sklepov ED o sprejemljivih načinih usklajevanja/navodilih.

### **1.3. Naslednji koraki v postopku**

To mnenje vsebuje predlagane spremembe predpisov v delu 21 in je naslovljeno na Evropsko komisijo, ki ga bo uporabila kot tehnično podlago za pripravo zakonodajnega predloga.

Agencija bo sklep, ki vsebuje sprejemljive načine usklajevanja (AMC) in navodila (GM), objavila po sprejetju sprememb predpisov iz dela 21.

## **2. Obrazložitev**

### **2.1. Vprašanja za obravnavo**

To mnenje obravnava potrebo po uskladitvi usposobljenosti posadke za testne lete v Evropi na podlagi zahteve letalske industrije. Pojavilo se je namreč več primerov, v katerih usposobljenost posadke za testne lete v eni državi ni bila nujno priznana v drugih državah.

Zato je bilo potrjeno, da je treba izboljšati prosti pretok oseb (posadke za testne lete) in storitev (dejavnosti testnih letov).

Drugo vprašanje, ki ga je bilo treba obravnavati, je bila potreba, da proizvodne in projektivne organizacije, ki izvajajo testne lete, v dokumentu opredelijo pravila in postopke, ki so povezani s testnimi leti. Ta dokument bi potrdil pristojni organ organizacije (ki je lahko nacionalni organ ali Agencija).

Ta naloga izhaja iz prejšnjih prizadevanj Združenih letalskih organov (JAA), vendar upošteva tudi sedanji regulativni okvir Agencije.

### **2.2. Cilji**

Splošni cilji sistema Agencije so opredeljeni v členu 2 njene osnovne uredbe. Ta predlog bo z obravnavanjem vprašanj, opisanih v oddelku 2.1, prispeval k doseganju splošnih ciljev.

Splošni cilji tega predloga so zagotoviti, da se določijo zahteve, ki bodo omogočile varno izvajanje testnih letov z določitvijo usklajenih zahtev za usposobljenost posadke, opredelitvijo priročnika za operacije testnih letov in omogočanjem ustreznega prehodnega obdobja za prehodne ukrepe.

Posebni cilji so:

- (a) uvedba zahteve za priročnik za operacije testnih letov (flight test operations manual – FTOM), v katerem so opredeljeni pravila in postopki, povezani s testnimi leti. FTOM bo vključeval povezavo do usklajenih ravni usposobljenosti letalske posadke;
- (b) uskladitev ravni usposobljenosti letalske posadke z:
  - (1) opredelitvijo testnih letov;
  - (2) opredelitvijo kategorij testnih letov;
  - (3) vzpostavitev potrebnih ravni usposobljenosti za pilote za testne lete kategorij 3 in 4 in
  - (4) opredelitvijo glavnega inženirja za testne lete (LFTE) ter podrobnosti v zvezi s potrebno usposobljenostjo.
- (c) Prehodni ukrepi

Uvesti prehodna pravila za člane letalske posadke, ki že izvajajo zadevne naloge, ter prehodne ukrepe za podporo nadaljnjemu delu in odločitvi o vsebini licence za LFTE.

V posebnem obvestilu A-NPA bodo zbrani dodatni podatki in informacije, ki bodo na voljo za razpravo v zvezi s programom licenciranja LFTE. Če bo rezultat posvetovanja o obvestilu A-NPA odločitev o nadaljevanju obravnavanja licence za LFTE, bo tej temi namenjena nova naloga oblikovanja predpisov.

### **2.3. Rezultati posvetovanja**

V obvestilu NPA 2008-20 so zbrane pripombe o različnih temah v zvezi z uporabo Dodatka XII, FTOM, opredelitev kategorij testnih letov in LFTE ter zahtevami v zvezi z izkušnjami in usposobljenostjo pilotov in LFTE. Odgovori so bili podani v dokumentu CRD 2008-20. Podan je bil tudi predlog spremembe besedila, v katerem bi bile upoštevane pripombe.

V nekaj odzivih se je zahtevalo pojasnilo o uporabi Dodatka XII, kategorijah testnih letov in spremembi predlaganih zahtev glede usposobljenosti za LFTE. Dodatni prejeti odzivi so se nanašali na sporni predmet licence za LFTE ter na potrebo po nadaljnjih regulativnih smernicah za zrakoplove s težo do največ 2 000 kg. Opravljeni so bili tudi nekateri redakcijski popravki.

#### **2.3.1 Uporabnost zahteve za FTOM**

V mnenju je navedeno, da se FTOM zahteva za vse odobrene proizvodne in projektivne organizacije, v katerih se izvajajo dejavnosti testnih letov. V odločitvi, ki ustreza temu mnenju, bo pregledano gradivo o sprejemljivih načinih usklajevanja in po potrebi obravnavala zahtevo po FTOM za druge oblike postopkov v zvezi z DOA (APDOA) in programi certificiranja.

#### **2.3.2 Uporabnost zahteve iz Dodatka XII**

Zahteva po uskladitvi z Dodatkom XII velja za zrakoplove CS-23, ki so težji od 2 000 kg, in vse zrakoplove CS-25, CS-27 in CS-29, kot je dodatno opisano v nadaljevanju.

##### CS-23 nad 2 000 kg in vsi zrakoplovi CS-25, CS-27 CS-29

Različne zainteresirane strani so postavile vprašanje o izbrani vrednosti 2 000 kg kot spodnji meji za uporabo Dodatka XII za zrakoplov CS-23. Treba je opozoriti, da je prag 2 000 kg določila skupina za pregled, da bi omogočila ustrezno ravnovesje med kompleksnostjo zrakoplovov ter stroški in resnostjo naloženih testnih letov. Ta vrednost je skladna z vrednostjo zgornje teže ELA2 za letala.

V nekaterih odzivih je bilo navedeno, da odgovori, ki so navedeni in predstavljeni v dokumentu CRD, niso v celoti pojasnili obsega uporabe in da v nekaterih primerih tudi niso bili dosledni. Zato je še vedno prisotno vprašanje, ali spodnja teža 2 000 kg pomeni, da je uporaba Dodatka XII omejena samo na zrakoplove CS-23, ali pa velja tudi za vse zrakoplove CS-23, CS-25, CS-27 in CS-29.

Čeprav se je uporaba Dodatka XII jasno upoštevala v predlaganem besedilu dela 21, je nekaj odzivov vključevalo poziv Agenciji, da to vprašanje še natančneje pojasni.

Uporaba Dodatka XII je omejena samo na zrakoplove CS-23 nad 2 000 kg in vse zrakoplove CS-25, CS-27 in CS-29.

### Plinske zračne ladje

Za plinske zračne ladje veljajo drugačne okoliščine. Opredelitev ELA2 ne zajema nekaterih plinskih zračnih ladij. Zato se v enem odzivu pojavlja vprašanje, ali se predlagane zahteve za testne lete in zlasti Dodatek XII uporabljajo tudi za plinske zračne ladje. Treba je opozoriti, da uporaba Dodatka XII za zračne ladje ni bila predvidena.

Zato se ponovno poudari, da je uporaba Dodatka XII omejena samo na zrakoplove CS-23 nad 2 000 kg in vse zrakoplove CS-25, CS-27 in CS-29.

Vendar je treba opozoriti tudi, da zahteva glede priročnika za operacije testnih letov (FTOM) še vedno velja za vse DOA/POA in APDOA, ki opravljajo dejavnost testnih letov. Sem spadajo tudi zračne ladje. V tem priročniku bodo opredeljeni pravila in postopki organizacije v zvezi s testnimi leti.

### **2.3.3 Prehodno pravilo**

V zvezi z enim odzivom je treba opozoriti, da prehodno pravilo velja za pilote, ki izvajajo testne lete kategorij 3 in 4, ter inženirje za testne lete. Za pilote, ki izvajajo testne lete kategorij 1 in 2, so zahteve glede usposobljenosti in pravila glede spremembe že opredeljena v delu FCL Uredbe Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011.

### **2.3.4 Opredelitev testnih letov, kategorije testnih letov, usposobljenost posadke za testne lete**

V obdobju posvetovanja o dokumentu NPA 2008-20 je Agencija prejela številne pripombe v zvezi z opredelitvijo kategorij testnih letov in obsegom usposobljenosti ter izkušenj, potrebnih za različne kategorije testnih letov, ter programom usposabljanja.

O teh vprašanjih je razpravljala in sklenila dogovor posebna skupina za pregled. Na podlagi sprememb začetnega predloga NPA je bilo besedilo spremenjeno v skladu s predlogi v obvestilu CRD 2008-20.

V odzivu v zvezi s programom usposabljanja je bilo navedeno, da je program v nekaterih primerih preobsežen (npr. 350 ur na zemlji in 60 ur testiranja letenja za raven usposobljenosti 1 za LFTE), zlasti v zvezi z zrakoplovi CS-23.

Treba je opozoriti, da so bile poleg praga 2 000 kg za zrakoplove CS-23, ki je omejitev za uporabo Dodatka XII, sprejete tudi določbe, da se zahteva glede usposobljenosti razdeli na dva dela na podlagi letalne značilnosti zrakoplova CS-23. S tem bi se lahko podprli zrakoplovi z izračunano najvišjo dovoljeno hitrostjo ( $M_d$ ) nižjo od 0,6 macha in najvišjo bazo oblakov manj kot 7 620 m.

Drug odziv vsebuje predlog za različno mešanico nižjih in višjih vrednosti ur usposabljanja namesto tiste, ki je vsebovana v tem predlogu (npr. 300 ur na zemlji in 90 ur testiranja letenja za raven usposobljenosti 1 za LFTE). Število ur usposabljanja v tem predlogu temelji na pregledu skupine, zato Agencija predlaga, da se ohrani program usposabljanja, ki je določen v obvestilu CRD 2008-20.

Naslednji odziv je obravnaval vzdrževalne lete. Dodatne informacije so na voljo v regulativnem gradivu, ki ga pripravlja Agencija, z naslovom „Zračna plovnost in operativni vidiki vzdrževalnih preizkusnih letov“ RMT.0393/.0394

Treba je tudi opozoriti, da Agencija v okviru RMT.0348/.0349 pripravlja tudi dokument NPA z naslovom „Leti, povezani s proizvodno in projektivno dejavnostjo“.

### **2.3.5 Zahteve glede usposobljenosti/izkušenj letalske posadke za zrakoplove do 2 000 kg**

Na podlagi prejetih povratnih informacij je potrjeno, da je treba natančneje proučiti standardiziranje ali zagotavljanje smernic za usposobljenost in izkušnje letalske posadke, ki izvaja testne lete z zrakoplovi do 2 000 kg. To je lahko predmet naslednje naloge oblikovanja predpisov.

### **2.3.6 Glavni inženir za testne lete**

Posebna skupina pripomb k dokumentu NPA se je nanašala na licenciranje glavnih inženirjev za testne lete. Podobna različna mnenja so bila zabeležena v času za predložitev odzivov. Usklajene usmeritve ni bilo mogoče pridobiti ne iz prejetih pripomb ne iz pregleda, ki ga je opravila skupina za pregled. Čeprav je bil pri opredelitvi zahtev glede usposobljenosti in izkušenj inženirjev za testne lete v okviru dela 21 dosežen splošen sporazum, je bila obravnava vprašanja, povezanega z licencami, odložena zaradi zbiranja več informacij.

Zato je vprašanje licence za glavne inženirje za testne lete (LFTE) zdaj tema dokumenta A-NPA, ki želi pojasniti in podpreti odločitev o tem vprašanju.

Eden od odzivov vsebuje zahtevo po pregledu opredelitve LFTE, da bi se odstranilo besedilo, ki se nanaša na pomoč pilotu „pri operacijah zrakoplova in njegovih sistemih“. To besedilo poudarja ključno vlogo LFTE, ki lahko neposredno vpliva na varnost zrakoplova med testnim letom. Zato Agencija predlaga, da opredelitev LFTE ostane nespremenjena. V gradivo o LFTE bodo vključena dodatna pojasnila.

Kot je bilo že navedeno v dokumentu CRD 2008-20, je od imetnika DOA/POA/APDOA odvisno, ali bo menil, da je na krovu potreben tudi glavni inženir za testne lete. Če je potreben, potem je treba za LFTE zagotoviti obvezno usposabljanje. Treba je opozoriti, da je v primeru, ko se imetnik DOA ne odloči za LFTE, temveč izbere drugega inženirja za testne lete, od imetnika DOA odvisno, da opredeli in zagotovi ustrezno usposabljanje za naloge, ki so zaupane navedenim inženirjem za testne lete. Agencija ne namerava imenovati nobenih FTE na krov. Za sestavo posadke je odgovoren imetnik DOA/POA/APDOA.

### **2.3.7 Druga vprašanja**

Na podlagi enega odziva je bila opredelitev testnih letov dopolnjena tako, da kot ustrezno besedilo uporablja izraz „skladnost s projektom tipa“.

## **2.4. Povzetek ocene zakonodajnega učinka**

Možnosti, opredeljene v oceni zakonodajnega učinka v dokumentu NPA 2008-20, so bile:

- a. možnost 0: izhodiščna možnost (brez sprememb)
- b. možnost 1: oblikovanje predpisov o testnih letih

Zadevne zainteresirane strani so imetniki DOA/POA/APDOA, proizvajalci zrakoplovov CS-23 nad 2 000 kg in vseh zrakoplovov CS-25, CS-27 in CS.29, proizvajalci motorjev, imetniki ali prosilci za STC, ki bi s testnimi leti lahko zagotovili skladnost s predpisi. Poleg tega je to neposredno zadevalo civilno posadko za testne lete in nato še organizacije za usposabljanje za testne lete.



Vplivi, ki jih opredeljuje ocena zakonodajnega učinka, so: varnostni, gospodarski in socialni.

Vpliv na varnost je bil ocenjen na podlagi pregledov nesreč (ene za zrakoplov z nepremičnimi krili in ene za rotoplan), povezanih s testnimi leti, ki so se zgodile v obdobju od leta 1990 do leta 2005. Pregled je bil opravljen s pomočjo Povzetka nesreč letalskih družb v svetu (WAAS – Publikacija o civilnem zračnem prometu 479). Težave, povezane z nesrečami (manjkajoče formalno obvladovanje tveganj, sestava in usposobljenost letalske posadke, varnostna oprema), naj bi v skladu s tem mnenjem obravnaval priročnik FTOM. Podobno kot pri zrakoplovu z nepremičnimi krili, je verjetni vzrok nesreče rotoplana podprl uvedbo FTOM. Poleg tega je nadaljnja analiza podkrepila potrebo po ustreznih zahtevah za usposobljenost in izkušnje posadke za testne lete.

Gospodarski vpliv je bil kvalitativno ocenjen in predlagani so bili blažilni ukrepi. Izkušnje in usposobljenost, ki se zahtevajo od letalske posadke, so povezani s kompleksnostjo testnega leta in zrakoplova. Da bi se zajel cel niz testnih letov, so bile predvidene štiri kategorije.

Blažilni ukrepi so vključevali uporabnost Dodatka XII, omejeno na zrakoplove CS-23 nad 2 000 kg in vse zrakoplove CS-25, CS-27 in CS-29, na uvedbo prehodne določbe, na prilagoditev zahtev glede izkušenj in usposobljenosti letalske posadke, ki naj bodo odvisni od kompleksnosti testnega leta in zrakoplova, ter na vzpostavitvi dolgotrajnih prehodnih ukrepov.

#### Zaključek mnenja

Ob upoštevanju, da bo odločitev v zvezi z licenco za LTFE oblikovala posebno nalogo (glej RMT.0583 (MDM.003003c) A-NPA o LFTE), je mogoče pričakovati, da bo sprejetje tega predloga imelo pozitiven varnostni vpliv na vse organizacije in osebe, ki so neposredno vključene v testne lete. Gospodarski vplivi so minimizirani na podlagi sorazmernih zahtev in ustreznih prehodnih ukrepov.

Dodatne podrobnosti o tej oceni zakonodajnega učinka so na voljo v dokumentu NPA 2008-20.

## **2.5. Pregled predlaganih sprememb**

**Poddel G** – Predlog za spremembo odstavka 21.A.143 „Postopek“ v dokumentu „Odobritev proizvodne organizacije“ zaradi vključitve zahtev za FTOM. Proizvodne organizacije morajo imeti FTOM, če testni leti spadajo v njene dejavnosti. V takšnem dokumentu bodo podrobno določena pravila in postopki za organizacijo v zvezi z izvajanjem testnih letov. V zahtevi za FTOM je določena povezava z Dodatkom XII. FTOM se predloži pristojnemu organu.

**Poddel J** – Predlog za spremembo odstavka 21.A.243 „Podatki“ v dokumentu „Odobritev projektivne organizacije“ zaradi vključitve zahtev za FTOM. Projektivne organizacije morajo imeti FTOM, če testni leti spadajo na področje njenih dejavnosti. V zahtevi za FTOM je določena povezava z Dodatkom XII. FTOM se predloži Agenciji.

**Poddel P** – Predlog za spremembo odstavka 21.A.708 „Pogoji letenja“ v dokumentu „Dovoljenje za letenje“ zaradi vključitve zahtev, določenih v novem Dodatku XII. Ta dodatek obravnava naslednje teme:

uporaba: Dodatek XII se uporablja za zrakoplove XS-23 z MTOM nad 2 000 kg in vse zrakoplove CS-25, CS-27 in CS-29;

opredelitev pojmov: določene so opredelitve pojmov testni let, inženir za testne lete (FTE) in glavni inženir za testne lete (LFTE);

kategorije testnih letov: Dodatek XII vsebuje razčlenitev testnih letov v štiri različne kategorije, odvisno od kompleksnosti testnih letov;

usposobljenost posadke za testne lete: v Dodatku XII so navedene zahteve glede usposobljenosti za pilote, ki izvajajo testne lete kategorij 3 in 4, ter za LFTE.

Zahteve glede usposobljenosti in izkušenj pilotov za testne lete in glavnih inženirjev za testne lete so odvisne od dveh parametrov: kompleksnosti testnih letov in kompleksnosti zrakoplova. Za pilote, ki izvajajo testne lete kategorije 1 ali 2, se predlagane zahteve sklicujejo na del FCL. Za pilote, ki izvajajo testne lete kategorije 3 ali 4, in glavne inženirje za testne lete, bo zahtevano usposabljanje prilagojeno organizaciji, v kateri so zaposleni;

glavni inženir za testne lete (LFTE): določene so podrobnosti o zahtevah glede odobritve s strani organizacije, v kateri so zaposleni;

usposobljenost in izkušnje drugih inženirjev za testne lete: določene so splošne zahteve glede izkušenj, usposabljanja in vodenja evidenc.

V Kölnu, 22. avgusta 2013

P. GOUDOU  
Izvršni direktor  
(podpisan)

### **3. Reference**

#### **3.1. Zadevni predpisi**

Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij.

#### **3.2. Zadevni sklepi**

Sklep izvršnega direktorja Evropske agencije za varnost v letalstvu o spremembi Sklepa 2013/001/R izvršnega direktorja Agencije z dne 23. januarja 2013 o sprejemljivih načinih usklajevanja in navodilih za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti, ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij („AMC in GM k delu 21“).

**Opomba:** Agencija bo sklep, ki vsebuje sprejemljive načine usklajevanja in navodila, objavila po objavi besedila izvedbenih predpisov v Uradnem listu EU.

#### **3.3. Referenčni dokumenti**

A-NPA 2013-XX o „Licenciranju glavnih inženirjev za testne lete“

Priloga 1 k ICAO o „Licenciranju osebja“

NPA 2008-20 in CRD 2008-20 o „testnih letih“